



Aanpak overlast zwaar verkeer Kanaal Almelo – De Haandrik





Aanpak overlast zwaar verkeer Kanaal Almelo – De Haandrik - Analyse en oplossingsrichtingen -

Provincie Overijssel

Projectnummer: 25.0425
Datum: 2 maart 2026
Status: Definitief
Auteur(s): Federico Giaretta | Martijn Bentum | Roelof-Jan Pierik

Inhoudsopgave

01

Inleiding

3

02

Inventarisatie

6

03

Ervaringen en ideeën

26

04

Spoor 1 Langs het hele kanaal

37

05

Spoor 2 Specifieke locaties

47

06

Spoor 3 Onderhoud

77

07

Conclusies en advies

82

Bijlage

84



1 Inleiding



Inleiding

Kanaal Almelo - De Haandrik

Kanaal Almelo-De Haandrik is belangrijk voor inwoners, ondernemers en waterbeheer. In juli 2025 is de toekomstfunctie voor het kanaal vastgesteld.

In de gesprekken en bijeenkomsten over de toekomstfunctie van Kanaal Almelo-De Haandrik kwam ondermeer naar voren dat omwonenden langs het kanaal dagelijks veel overlast ondervinden van zwaar wegverkeer.

Naar aanleiding van die geluiden hebben provincie en gemeenten besloten hier een vervolg aan te geven. In het najaar van 2025 heeft de provincie samen met de vijf gemeenten Hardenberg, Ommen, Hellendoorn, Twenterand en Almelo, een uitgebreid onderzoek uitgevoerd. De provincie heeft ons, BonoTraffics, gevraagd de gemeenten en de provincie te ondersteunen in dit onderzoek.

Het doel van het onderzoek was om grip te krijgen op de huidige situatie en de problemen helder in beeld te krijgen. Op basis daarvan een aanpak te maken waarin oplossingsrichtingen zijn opgenomen die de overlast van zwaar verkeer langs het kanaal verlichten.

Het onderzoek bestond uit:

- ▶ Verkeersmetingen op 53 locaties.
- ▶ Een enquête onder de aanwonenden van het kanaal.
- ▶ Gesprekken met vertegenwoordigers van gebruikers van de wegen langs het kanaal.
- ▶ Verkeerskundige analyse van de wegen en de beleidsuitgangspunten van de gemeenten.

Deze aanpak heeft tot doel om concrete oplossingsrichtingen te bieden voor de overlast die samen met de inwoners in beeld is gebracht.



We hebben de ervaring van overlast – de trillingen, de snelheid, de onveiligheid – in kaart gebracht. Tegelijkertijd hebben we infrastructuur langs het kanaal geanalyseerd. De vorm, functie en het gebruik van de infrastructuur langs het kanaal dienen met elkaar in balans te zijn. Ook hebben we de verkeersonveiligheid en het snelheidsbeeld in kaart gebracht.

Die objectieve data hebben we verbonden met de ervaringen van de omwonenden en vertaald naar deze aanpak.

Leeswijzer

Dit document is geschreven als kader voor het aanpakken van de overlast door zwaar verkeer langs Kanaal Almelo – De Haandrik.

Waar in dit document gesproken wordt over ‘we’ dan bedoelen we daar BonoTraffics mee.

De aanpak kent de volgende structuur:

Inventarisatie: Dit deel bevat feitelijke gegevens over verkeersintensiteit, snelheden, verkeersonveiligheid en sluisverkeer. De inventarisatie is gebaseerd op metingen, enquêtes en analyses en biedt inzicht in de omvang en aard van de problematiek langs het kanaal.

Ervaringen en ideeën: Hier worden de uitkomsten van de digitale enquête en interviews met belangenorganisaties gepresenteerd. Dit hoofdstuk geeft een beeld van de zorgen, wensen en oplossingsrichtingen zoals die leven bij inwoners en stakeholders.

Driesporenaanpak: De klachten en oplossingsrichtingen zijn verdeeld over drie sporen:

Spoor 1: Systeembenadering – oplossingsrichtingen die gelden langs het hele kanaal.

Spoor 2: Locatiespecifieke oplossingsrichtingen – technische en projectmatige oplossingsrichtingen op knelpunten.

Spoor 3: Beheer en onderhoud – aanpak van onderhoudsproblemen en trillingsoverlast.

Conclusies en advies: Hier worden de belangrijkste bevindingen en aanbevelingen samengevat.



2

Inventarisatie



Beschrijving kanaal

Het Kanaal

Kanaal Almelo – De Haandrik is een druk bevaren kanaal met –voor een groot deel- aan weerszijden wegen. Het kanaal is belangrijk voor de scheepvaart tot 700 ton en daarmee de economie in de regio. Naast de beroepsvaart wordt ook recreatievaart gewaardeerd. Daarnaast zijn er ook wensen voor het verbeteren van de natuur en recreatie langs het kanaal.

Het kanaal, dat zijn oorsprong vindt in de 19e eeuw voor de turfvaart en waterbeheersing, vormt de ruggengraat van de aangrenzende veenkoloniale dorpen. Dit historische lintkarakter is bepalend voor de identiteit van de streek, waarbij de directe nabijheid van water, weg en bebouwing zorgt voor een unieke, maar ruimtelijk ook complexe omgeving.

De wegen langs het kanaal vervullen ook een belangrijke functie. Enerzijds als ontsluiting voor de omwonenden maar ook de bereikbaarheid van bedrijven langs of in de buurt van het kanaal. Ook voor het landbouwverkeer zijn de wegen belangrijk. Vaak de enige manier op bij de akkers te komen.

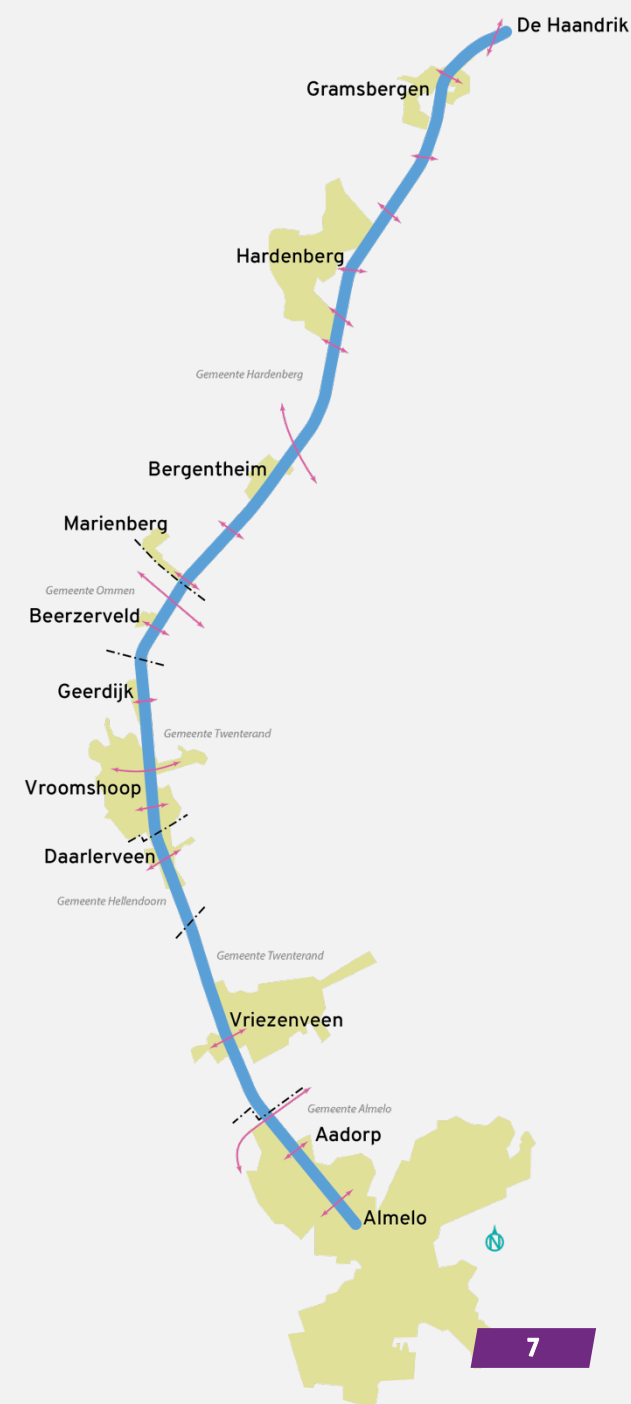
Het kanaal ligt op het grondgebied van vijf gemeenten:

Almelo, Twenterand, Hellendoorn, Ommen en Hardenberg. Het kanaal en de bijbehorende wegen doorkruisen -van zuid naar noord- de kernen Almelo, Aadorp, Vriezenveen, Daarlerveen Vroomshoop, Geerdijk, Beerzerveld, Marienberg/Kloosterdijk, Bergentheim, Hardenberg, Gramsbergen en De Haandrik.

Het Kanaal is op 20 plekken over te steken met een brug. Daarvan zijn de bruggen van de N36, bij Aadorp en bij Marienberg, de drukste. Ook de brug in de Tonnendijk, de N341 en de brug in de Van Roijensweg (N343) vervullen een belangrijke en doorgaande functie.

De wegen langs het kanaal zijn in beheer bij de verschillende gemeenten met uitzondering van de N750 (Nieuwe Daarlerveenseweg) en de N341 (Tonnendijk) die beide in beheer zijn bij de provincie. Ook de bruggen zijn in beheer bij de provincie.

Aan het kanaal wordt voornamelijk gewoond. De meeste adressen die direct aan het kanaal liggen zijn woonadressen. Daarnaast is een kleiner aantal adressen bedrijfsadressen. Waaronder ook agrarische bedrijven. Een aantal van deze bedrijven zijn afhankelijk van zwaar verkeer.



Beleid en inventarisatie

Om een integrale aanpak te kunnen maken, zoeken we aansluiting bij uitgangspunten, doelen/ambities, categorisering van routes en voornemens uit relevante beleidstukken van de vijf gemeenten. In dit hoofdstuk gaan we hier nader op in.

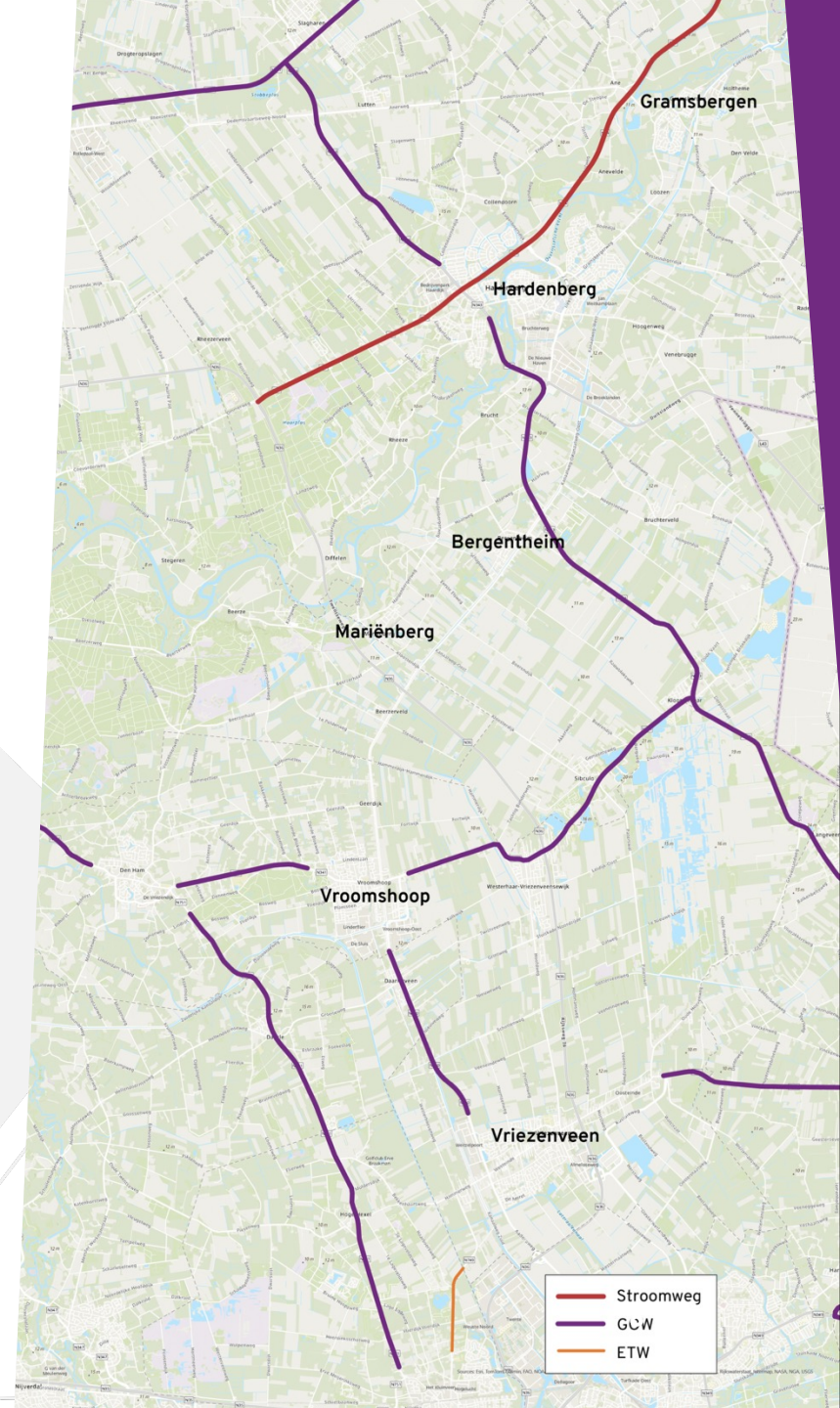
Provincie Overijssel

De provincie Overijssel heeft gewerkt en werkt aan beleidsdocumenten op het gebied van vervoer en mobiliteit. Enkele hiervan zijn: De Omgevingsvisie Overijssel, Coalitieakkoord 2023-2027, het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2023 - 2026 en het regionale mobiliteitsplan (RMP).

In de Omgevingsvisie ligt de ambitie bij het faciliteren een veilige, betrouwbare en vlotte (keten)reis van personen en goederen, van en naar de stedelijke netwerken. Om het mobiliteitsnetwerk toekomstbestendig te maken hanteert de provincie het STOMP principe. STOMP staat voor Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service en privé auto. Door bewust te prioriteren op basis van STOMP ontstaat ruimte voor gezonde en duurzame verplaatsingen en minder druk op de infrastructuur. Hiervoor zijn twee belangrijke instrumenten beschikbaar die

ook relevant zijn voor dit project. De eerste is de mobiliteitsladder. De mobiliteitsladder is een systematiek om verschillende oplossingen voor een verkeersprobleem te onderzoeken. De ladder kent zeven treden die staan voor zeven aspecten die van invloed zijn op het verkeers- en vervoerssysteem. Oplossingen worden eerst gezocht in ruimtelijke ordening, prijsbeleid, OV-optimalisatie, en beter benutten van bestaande infrastructuur. De aanleg van nieuwe infrastructuur is pas de allerlaatste optie.

Het tweede instrument is een heldere wegcategorisering. Wegencategorisering is een methode vanuit de landelijke 'Duurzaam Veilig'-aanpak om de verkeersveiligheid te vergroten door wegen in te delen op basis van hun specifieke functie. Door de weginrichting (zoals markeringen en maximumsnelheden) hierop af te stemmen, wordt voor de weggebruiker direct duidelijk welk rijgedrag er wordt verwacht en worden verkeersstromen op de juiste wegen gebundeld. Buiten de bebouwde kom worden de wegen onderverdeeld in vier hoofdcategorieën: Stroomwegen nationaal (autosnelwegen), Stroomwegen regionaal (autowegen), Gebiedsontsluitingswegen en Erftoegangswegen.



In het uitvoeringsprogramma het uiteindelijke doel is het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers op de Overijsselse provinciale wegen. Dit doet de provincie aan de hand van een proactieve, datagedreven en risicogestuurde aanpak. Maatregelen worden in samenhang uitgevoerd volgens het principe van de 3 E's: Engineering (infrastructuur), Education (educatie en gedragscampagnes) en Enforcement (handhaving). Om prioriteiten te stellen, richt de provincie zich op tien specifieke risicothema's, verdeeld over drie hoofdcategorieën: Infrastructuur (fietsoversteken, berm, weg-as en kruispunten), doelgroepen (fietsers, ouderen en jonge automobilisten) en gedrag (rijden onder invloed, snelheid en afleiding in het verkeer).

De provincie werkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers op de Overijsselse provinciale wegen. Ook de situatie op de N750 wordt momenteel beoordeeld zodat ook hier eventuele maatregelen genomen kunnen worden om de verkeersveiligheid te vergroten.

Gemeente Hardenberg

De gemeente Hardenberg heeft de afgelopen jaren gewerkt aan beleid en plannen met betrekking tot mobiliteit. Dit zijn: Programma mobiliteit, Omgevingsvisie Hardenberg, het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan (GVVP) en Fietsplan. De basis voor de inrichting van de wegennet is Duurzaam

Veilig. Duurzaam Veilig richt zich op diverse terreinen, zoals infrastructuur, voertuigen, verkeersregels, handhaving, educatie en voorlichting.

Voor logistiek en zwaar verkeer, vormen de N-wegen binnen de gemeente het fundament van het logistieke netwerk. Om de verbinding tussen deze hoofdwegen en de bedrijventerreinen te waarborgen, vervullen de gebiedsontsluitingswegen binnen de kernen een cruciale rol als verbindende schakel. In het buitengebied zijn specifieke landbouwroutes aangewezen die de basis vormen voor een veilig agrarisch verkeer. De gemeente richt deze routes zo in dat ze veilig gedeeld kunnen worden met andere verkeersdeelnemers, zoals fietsers. Om deze combinatie van functies te faciliteren, is een pakket aan specifieke maatregelen opgesteld.

Sommige trajecten langs het kanaal worden specifiek geanalyseerd in het fietsplan, om de kwaliteit en veiligheid voor de fietser te verbeteren. Dit zijn: Fietsroute Hardenberg – Bergentheim voor het gedeelte in Bergentheim, de brug in Bergentheim, de Coevorderweg in Gramsbergen en de Kanaalweg west tussen Bergentheim en Mariënborg. Voor alle trajecten is in het fietsplan een set maatregelen beschreven, evenals de globale kosten en uitvoering.



Gemeente Ommen

In de Verkeersvisie Ommen 2030, de Omgevingsvisie Ommen en het Fietsverbindingsplan Ommen heeft de gemeente vastgelegd waar zij de komende tijd naartoe wil groeien op het gebied van mobiliteit. De leidraad is de strategie waarbij de gemeente Ommen stapsgewijs werkt aan veiligere infrastructuur, scherpere handhaving en gerichte educatie.

Voor het wegennetwerk werkt de gemeente vanuit een duidelijke categorisering ernaartoe dat de inrichting van de weg in overeenstemming is met de functie van die weg. Fiets- en wandelpaden worden zo veel mogelijk veilig ingericht en waar dat kan vrijliggend van de weg. Bij kruispunten tussen erftoegangswegen, moet de doorgaande fietsroute zoveel mogelijk voorrang krijgen ten opzichte van de aansluitende reguliere erftoegangswegen. Op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen moet de fietser voorrang verlenen aan het gemotoriseerde verkeer. Dit geldt ook bij de rotondes.

Voor zwaar- en landbouwverkeer zijn de specifieke ambities dat dit verkeer met een bestemming op de bedrijventerreinen via de kortste en veiligste routes direct ontsloten worden op de hoofdwegen. Voor overige wegen en gebieden geldt dat deze enkel toegankelijk zijn voor bestemmingsverkeer. Doorgaand vrachtverkeer wordt actief geweerd van wegen die niet als ontsluitingsroute dienen om

zo conflicten met kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers, te voorkomen.

Gemeente Hellendoorn

De gemeente Hellendoorn heeft zijn ambities en doelen voor de toekomst vastgesteld in de Mobiliteitsvisie gemeente Hellendoorn 2018 – 2030 en in het document Beter fietsen in Hellendoorn 2019-2030. De rode draad is de ambitie om te blijven groeien met een focus op duurzaamheid, bereikbaarheid en inclusieve samenleving.

Voor de kernen en het buitengebied ligt de focus op: Uitbouwen van de goed functionerende hoofdwegenstructuur en het behouden en verbeteren van de bestaande infrastructuur. Het fietsnetwerk moet een kwaliteitsprong maken om fietsen stimuleren. Dit kan door het aanbieden van snelle, veilige en comfortabele routes en het verminderen van het aantal punten waar fietsers en voetgangers op een gevaarlijke manier worden geconfronteerd met andere verkeersdeelnemers.

Wat verkeersongevallen betreft, wil de gemeente deze voorkomen door: de wegen conform de eisen van Duurzaam Veilig in te richten, kwetsbare weggebruikers te trainen en te informeren en door verkeersonveilige kruispunten en wegvakken snel aan te passen.



Gemeente Twenterand

Het meest recente Gemeentelijk MobiliteitsPlan 2015-2025, voor de gemeente Twenterand dateert uit 2015. In dit GMP worden de hoofdlijnen van verkeer en vervoer in de gemeente beschreven en worden keuzes gemaakt om de verkeersstromen te verbeteren en bestaande infrastructuur beter te benutten. Het GMP is opgehangen aan de volgende vijf doelstellingen: Een goed functionerende hoofdwegenstructuur. Een goede ontsluiting en toegankelijkheid van de kernen en bedrijvenparken. Het integreren in het reguliere OV van doelgroepen-/leerlingenvervoer. Voor fietsers routes en comfort verbeteren. De verkeersveiligheid zowel fysiek als sociaal verbeteren.

Specifiek voor het kanaalgebied en voor zwaar- en landbouwverkeer stelt het GMP de volgende onderdelen voor:

- Het opstellen van verkeersvisies voor Vroomshoop en Vriezenveen (actualisatie).
- Het opstellen van routes voor landbouwverkeer.
- Een vervolg geven aan de categorisering van wegen waarbij alle vervoerswijzen de nodige aandacht zullen krijgen.

Over de verkeersveiligheid wordt vermeld dat deze ook verbeterd kan worden door handhaving, educatie en gedragsbeïnvloeding.

Gemeente Almelo

De gemeente Almelo is bezig met het opstellen van een Mobiliteitsvisie voor 2050 en een Mobiliteitsplan voor de periode 2030-2035. De hoofdlijnen uit de uitgangspunten van de mobiliteitsvisie kunnen als volgt worden samengevat:

- Verkeer en vervoer dienen de stad.
- Meer aandacht voor voetgangers.
- Focus op fietshoofdroutes.
- Versterking van openbaar vervoer.
- Een veilige autostructuur.



De huidige situatie

Tellingen

De wegen langs het kanaal zijn verkeerskundig geanalyseerd. Daarvoor zijn verschillende methoden gebruikt. Allereerst zijn op 53 locaties langs en rond het kanaal zogenaamde slangtellingen geweest (zie afbeelding 1: Telpunten op blz 13). Met deze tellingen achterhalen we het aantal voertuigen, hoeveel procent daarvan onder (middel)zwaar verkeer valt en met welke snelheid er gereden wordt. Van 19 tot en met 28 september 2025 zijn 24 uur per dag, 7 dagen per week alle voertuigen geteld. Op de meeste locaties zijn ook de fietsers apart geteld.

De tellingen lopen nogal uiteen. Het minst aantal getelde motorvoertuigen is 130 per dag, het maximum aantal is 7.641 per dag. Het percentage (middel)zwaar verkeer ligt rond de 7%. Bij verreweg de meeste telpunten schommelt het percentage (middel)zwaar verkeer tussen 6% en 8%. Op een aantal plekken komen hogere percentages voor. Bijvoorbeeld de Kanaalweg-oost bij Hardenberg met 13,3%. Dit betreft een relatief rustige weg direct gerelateerd aan een bedrijventerrein. De Europasingel in Vroomshoop heeft een percentage (middel)zwaar verkeer van 13,2%. Dit heeft vermoedelijk te maken met de ontsluiting van het

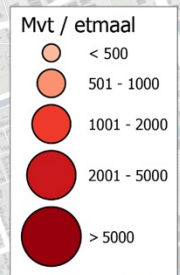
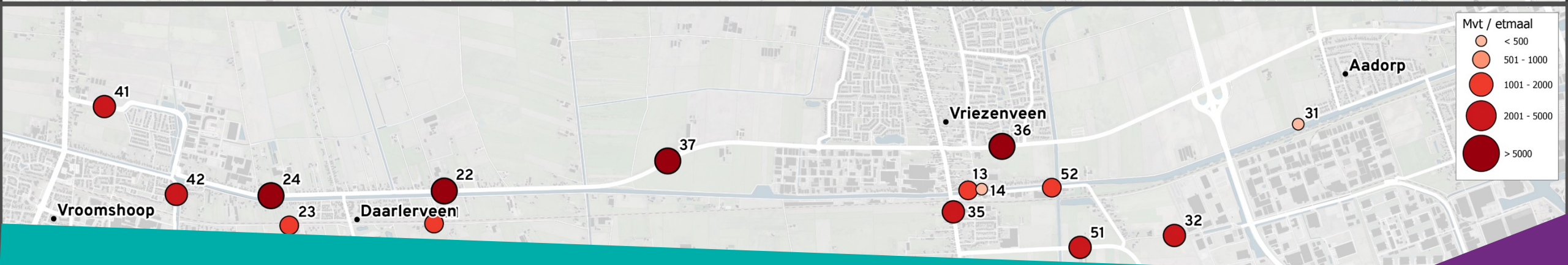
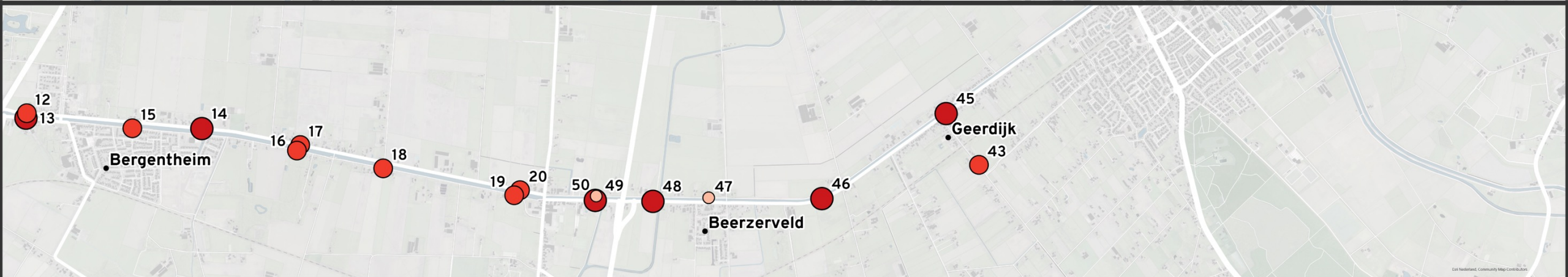
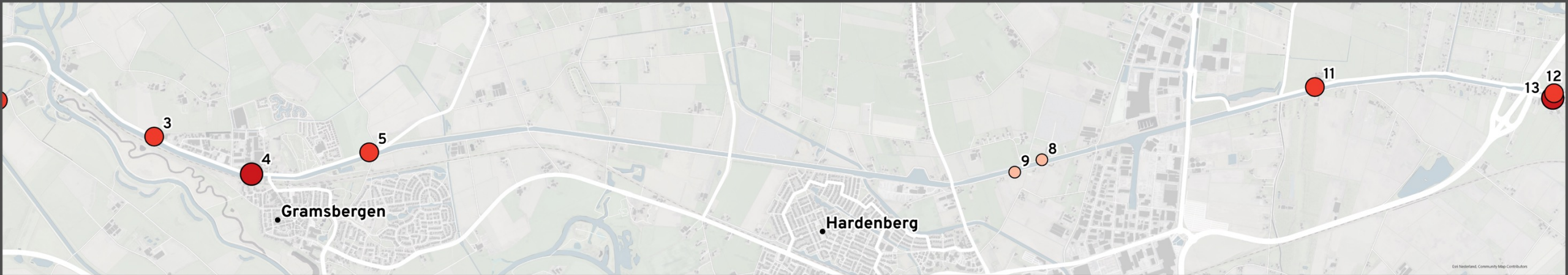
bedrijventerrein Vroomshoop-oost. Deze getallen zijn niet verontrustend in de zin dat de wegen waar deze aantallen zijn geteld de hoeveelheid verkeer goed kunnen verwerken.

Gemiddeld in Nederland rijdt er 15% tot 20% (middel)zwaar verkeer op de snelwegen, 10% tot 13% op N-wegen en 3% tot 7% binnen de bebouwde kom. Met een gemiddeld percentage van 7% (middel)zwaar verkeer langs het kanaal is de situatie passend in het landelijk gemiddelde.

Landbouwverkeer valt deels in de categorie middelzwaar en deels in de categorie zwaar verkeer.

Dat de hoeveelheid verkeer en het percentage (middel)zwaar verkeer niet problematisch is, wil niet zeggen dat de overlast niet problematisch kan zijn.





Afbeelding 1: Telpunten

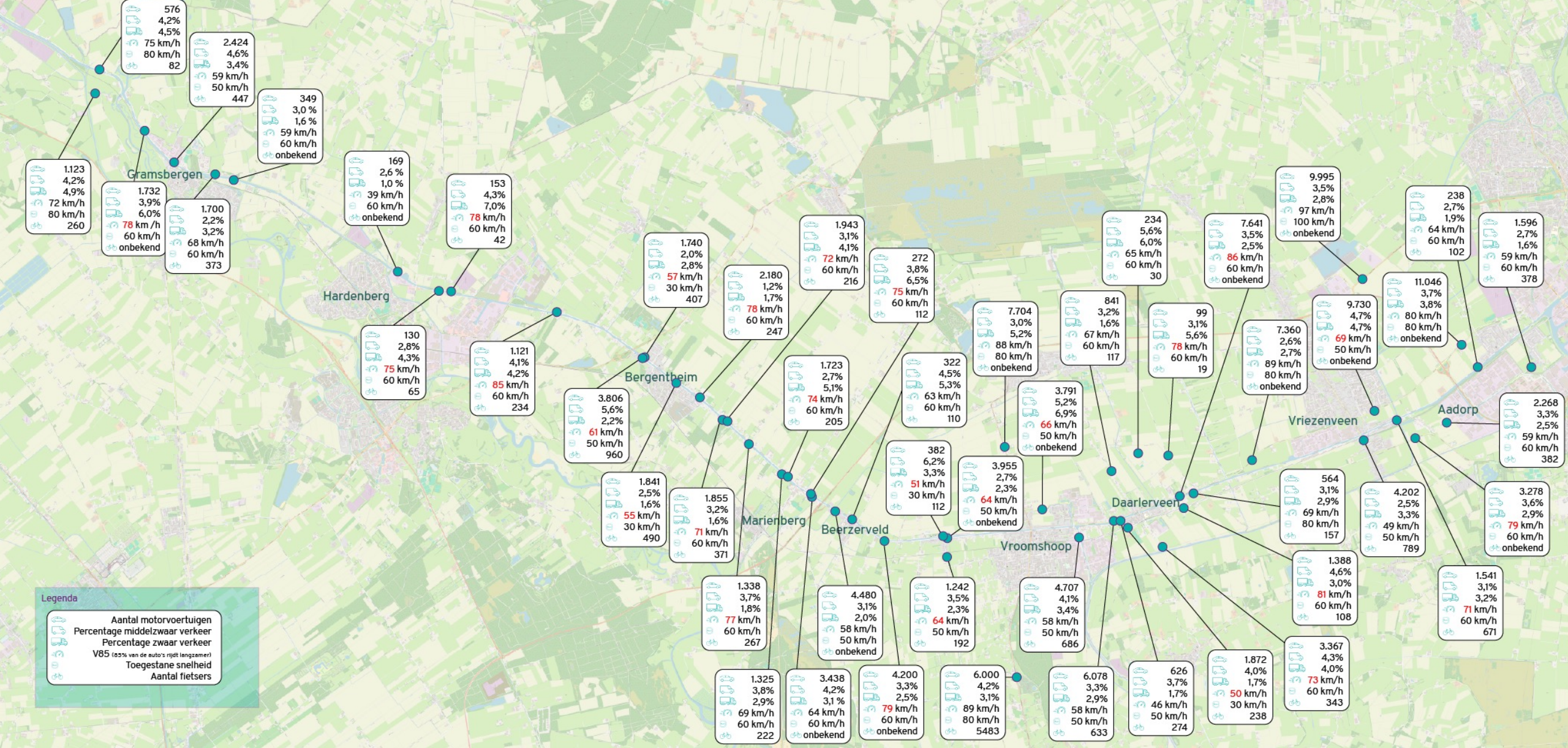
Snelheid

Hoe hard er wordt gereden is ook gemeten. De gemiddelde snelheid op een dag weten we wel maar is geen bruikbaar getal. Het zegt niet zoveel over het snelheidsbeeld van het verkeer als geheel. Om die reden gebruiken we de zogenoemde 'V85'. De V85 is de snelheid waar 85% van het verkeer onder blijft. Uit onderzoek volgt dat die waarde een goed beschrijvend beeld geeft van hoe hard er wordt gereden op een bepaalde weg. Per telpunt is die V85 weergegeven en ook de maximum toegestane snelheid. (zie afbeelding 2: Resultaten op blz 15). Per snelheidscategorie hebben we laagste en hoogste gemeten V85 weergegeven:

Maximum snelheid	Laagste V85	Hoogste V85
30 km/uur	50	57
50 km/uur	46	69
60 km/uur	39	85
80 km/uur	69	89

In de tabel is te zien dat op de 30 km/uur wegen, structureel te hard wordt gereden. Van alle metingen is ook de laagst gemeten V85 veel hoger dan de maximaal toegestane snelheid. Voor de andere snelheidsregimes (50, 60 en 80 km/uur) zijn er wegen die goed voldoen maar ook stukken waar de V85 te hoog is.





Afbeelding 2: Resultaten

In-car data

Snelheid

We hebben de beschikking over grote hoeveelheden data die door de navigatiesystemen van auto's worden gestuurd. We noemen dat in-car data. Zo kunnen we vrijwel overal een goed beeld krijgen van hoe hard er gereden wordt. Ook kunnen we op basis van deze data achterhalen waar verkeer vandaan komt of naar toe gaat dat over een bepaald deel van het kanaal rijdt. In de afbeelding 3: Snelheidsovertredingen (blz 17), hebben we de wegvakken rood gekleurd waar de V85 uit de in-car-data hoger is dan 10 km/uur boven de maximum toegestane snelheid.

Het toont aan dat de gereden snelheid op grote delen van het kanaal hoog is. Dit geeft aanleiding ermee aan de slag te gaan.

Sluipverkeer

Sluipverkeer is een relatief begrip. Je meet het ten opzichte van een bepaald gebied. Maak je het gebied groter dan is de hoeveelheid sluipverkeer minder. Door het kanaal en hoe de wegen en bruggen liggen in de omgeving, is het te verwachten dat verkeer langs het kanaal gaat rijden. Daarbij passeert men woningen of hele dorpen waar men geen bestemming heeft. Dat maakt het verkeer nog niet direct sluipverkeer. Met behulp van de in-car-data hebben we onderzocht of er veel verkeer is dat bijvoorbeeld meer van

de N36 gebruik zou kunnen maken.

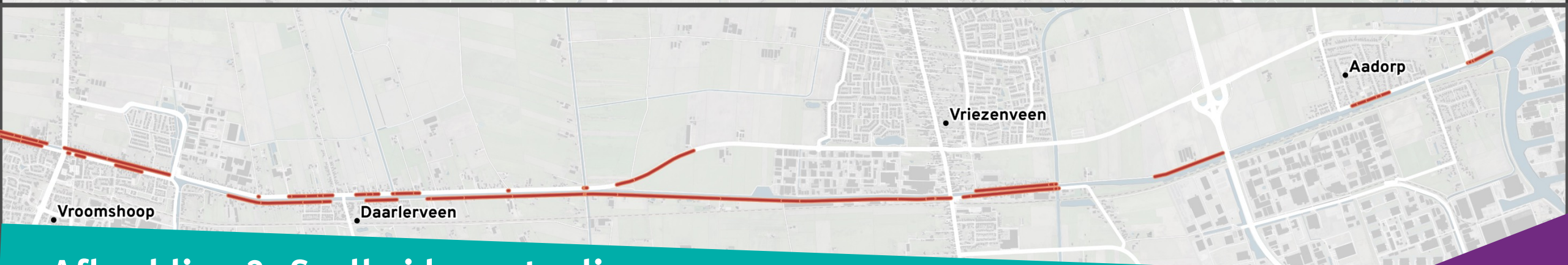
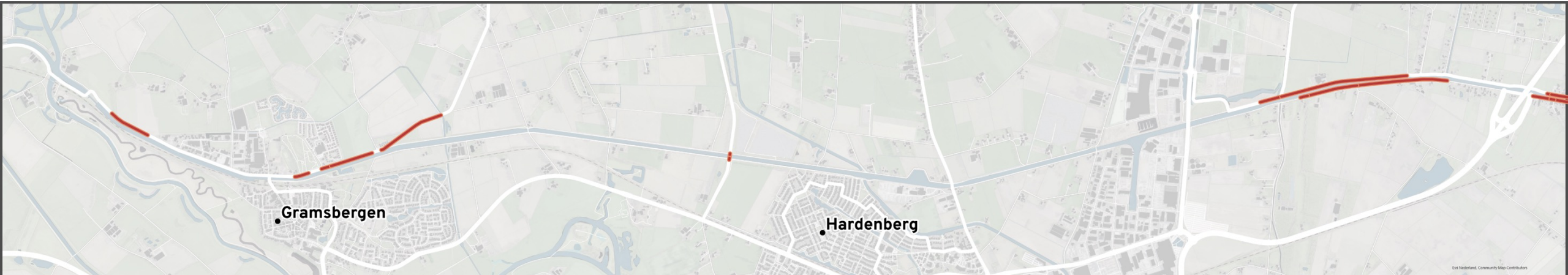
Zo hebben we gekeken hoe het verkeer zich verdeelt dat op de Aadorperweg naar het Noorden rijdt. (zie afbeelding 4: Verkeer vanaf de afrit N36 Aadorp op blz 18). We zien dan dat het verkeer zich al snel verspreidt. Eén op de vijf auto's die we zien op de Aadorperweg rijdt door tot Daarlerveen, en na Vroomshoop vinden we vrijwel geen auto's terug die ook op de Aadorperweg reden.

Vanuit het noorden ligt dat iets anders (zie afbeelding 5: Verkeer vanaf de afrit N36 Mariënberg op blz 19). Bijna één op de vijf auto's die we op de afrit van de N36 bij Mariënberg zien, vinden we terug bij de Grote Puntbrug. Van elke 30 auto's op de afrit van de N36 bij Mariënberg rijdt er één helemaal door naar Vriezenveen. Van dat verkeer kunnen we in ieder geval wel stellen dat dat verkeer betere alternatieven ter beschikking heeft en dus als sluipverkeer gekwalificeerd kan worden.

Ook vanuit Westerhaar hebben we gekeken hoe het verkeer zich verdeelt langs het kanaal. (afbeelding 6: Verkeer vanaf de afrit N36 Westerhaar op blz 20). Uit deze analyse volgt dat van elke 3 auto's die vanaf de N36 naar het westen rijdt er 1 over de brug van de Tonnendijk rijdt. Twee-derde van het verkeer heeft een bestemming in de omgeving tussen de N36 en het kanaal.

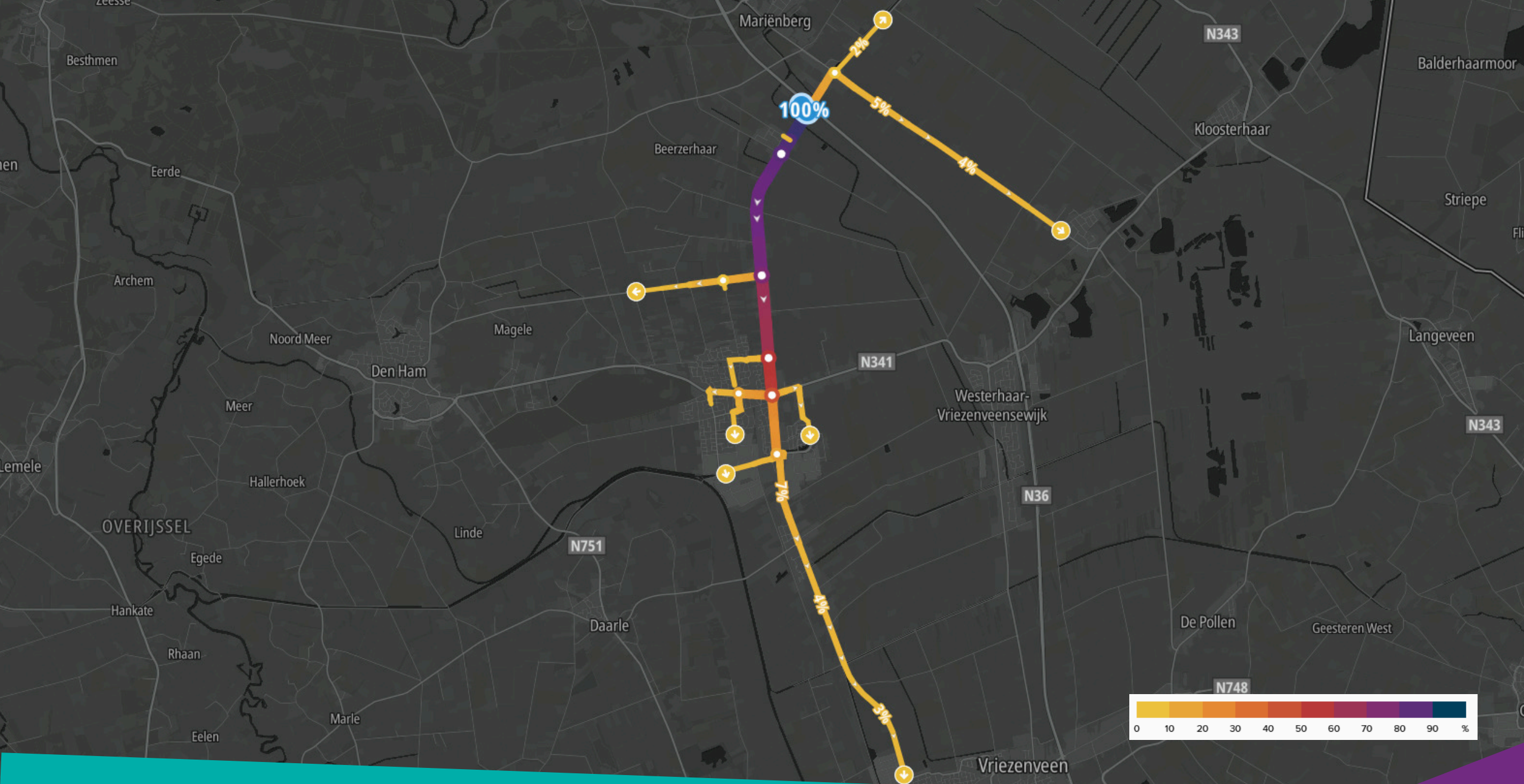
Echt grootschalig en structureel sluipverkeer is dan ook niet te verwachten. Wel kan op delen verkeer rijden wat ook een alternatieve route heeft.





Afbeelding 3: Snelheidsovertredingen

Op de rode wegen is de V85 meer dan 10 km/uur hoger dan de toegestane snelheid



Afbeelding 5: Verkeer vanaf de afrit N36 Mariënberg

Verkeersonveiligheid

We hebben een overzicht gemaakt van alle ongevallen die in de periode 2023, 2024 en 2025 (t/m augustus) zijn geregistreerd langs het kanaal. Dat betekent niet dat dit álle ongevallen zijn; niet alles wordt geregistreerd. Met name kleinere ongevallen met wat blikshade worden niet altijd gemeld en/of geregistreerd. Van de ongevallen waarbij mensen gewond raken worden wel vrijwel alle ongevallen geregistreerd. (zie afbeelding 7: Ongevallen in 2023, 2024 en 2025 (t/m augustus) op blz 22)

Er lijken weinig concentraties te vinden als het gaat om letselongevallen. Bij de Kloosterdijkbrug zijn twee letselongevallen gebeurd in de onderzochte periode en rond de Grote Puntbrug zijn drie letselongevallen geregistreerd. Deze zijn niet direct aan de brug gekoppeld. Wanneer we kijken naar de ongevallen met uitsluitend materiële schade dan valt de brug Westeinde (kruispunt met Wierdenseweg) op met drie ongevallen in de onderzochte periode. De brug Tonnendijk kent in die periode zes ongevallen.

De conclusie is dat er verspreid over het wegennet wel ongevallen gebeuren maar dat het over het algemeen niet aan locaties te koppelen is.

Inventarisatie van de wegen langs het kanaal

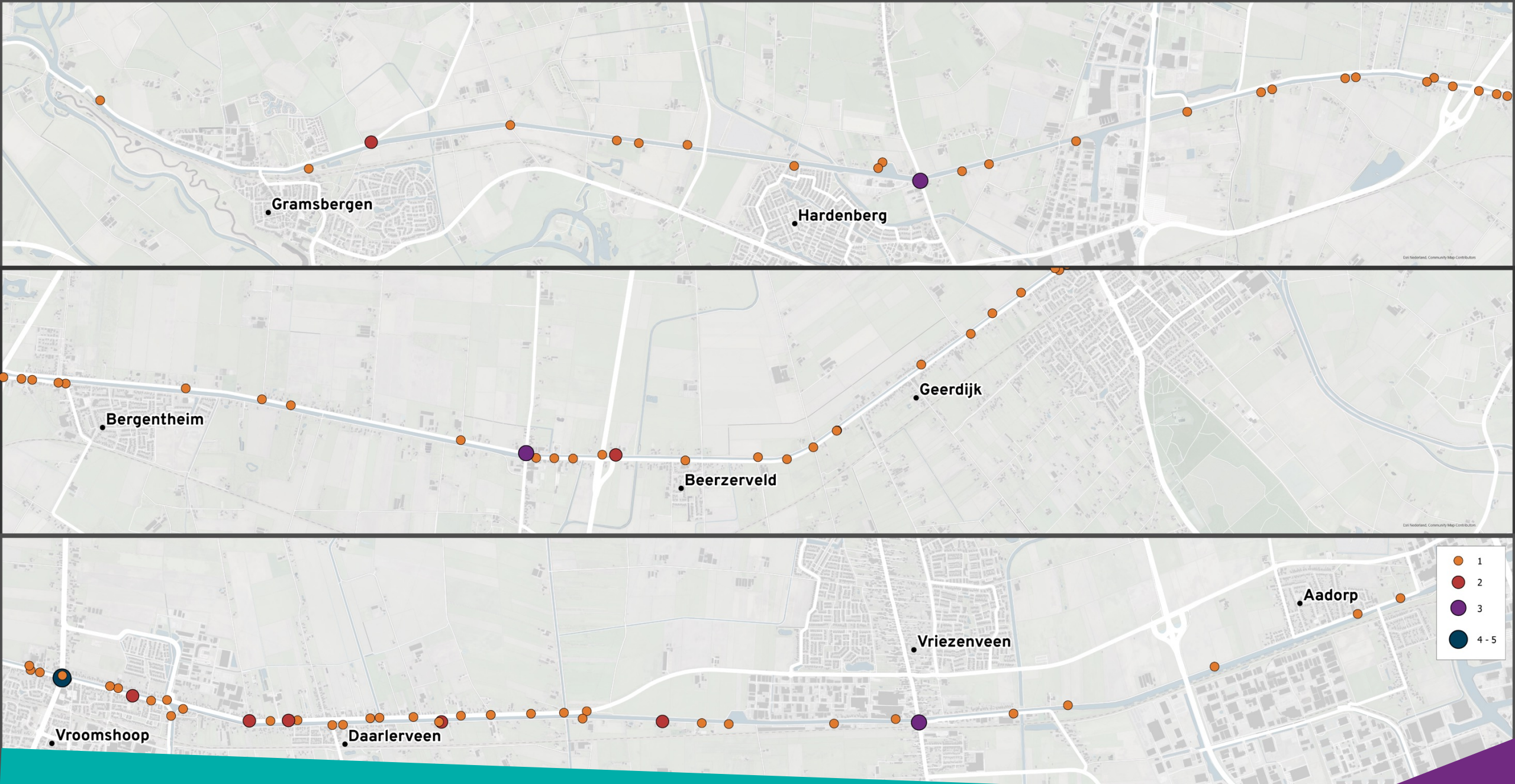
We hebben de wegen langs het kanaal ook geïnventariseerd. Daarbij hebben we de hele route, waar mogelijk aan weerszijden in kaart gebracht. We hebben 360 graden foto's gemaakt en per wegvak in beeld gebracht:

- Wat is de maximum toegestane snelheid.
- Ligt de weg binnen of buiten de bebouwde kom.
- Welke fietsvoorzieningen zijn er.
- Welke verharding is gebruikt.
- Welke markering is aanwezig.
- Zijn er opvallende zaken, zoals slecht wegdek.
- Welke snelheidsremmers zijn aanwezig.

We hebben de wegen opgeknipt in stukjes die telkens begrensd worden door een verandering in 1 of meer van bovenstaande onderdelen. Zo hebben we 190 verschillende wegvakken gedefinieerd.

Dat betekent dat er veel verschillende indelingen van de wegen zijn langs het kanaal. Door die grote verscheidenheid wordt het moeilijker om steeds duidelijk te hebben welk verkeersgedrag van je verwacht wordt als weggebruiker.





Afbeelding 7: Ongevallen 2023, 2024, 2025 (t/m aug)

Duurzaam veilig

Voor de inrichting van de wegen en de verkeersveiligheid is de landelijke visie 'Duurzaam Veilig' het leidende principe. Deze aanpak richt zich op het voorkomen van (ernstige) ongevallen door de wegomgeving proactief af te stemmen op het menselijk gedrag. Centraal staat het categoriseren van wegen naar hun specifieke functie: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Een eenduidige en herkenbare inrichting moet hierbij zorgen voor voorspelbaarheid voor de weggebruiker en conflicten tussen verschillende verkeersstromen minimaliseren. Wegen worden veilig geacht wanneer de vorm, functie en het gebruik op elkaar zijn afgestemd. Wanneer een weg is ingericht als een stroomweg maar de functie is vooral het toegang bieden van erven, dan ontstaan onveilige situaties.

Langs het kanaal zien we feitelijk twee wegcategorieën. Zo zijn er ErfToegangsWegen (ETW) en GebiedsOntsluitingsWegen (GOW) De eerste categorie is vooral bedoeld om woningen, winkels en bedrijven te ontsluiten. De snelheid ligt laag, en de verblijfsfunctie is belangrijker dan de stroomfunctie. Bij de tweede categorie is het belangrijker dat het verkeer goed doorstroomt. De snelheid ligt wat hoger en de verkeersstromen zijn gescheiden van elkaar. Binnen de bebouwde kom bestaan de *ETW 30 km/uur* zoals de Hoofdstraat in Vroomshoop) en de *GOW 50 km/uur* zoals de Westerweg in Beerzerveld. Buiten de bebouwde kom kennen we de

ETW 60 km/uur zoals de Kanaalweg-oost bij Hardenberg en *GOW 80 km/uur* zoals de Nieuwe Daarlerveenseweg ten zuiden van Daarlerveen.

Voor weggebruikers is het duidelijker als je aan de inrichting van de weg kunt zien hoe hard je mag rijden. Dat betekent dat per categorie zo veel mogelijk eenzelfde weginrichting gewenst is. Dat is nu niet zo.

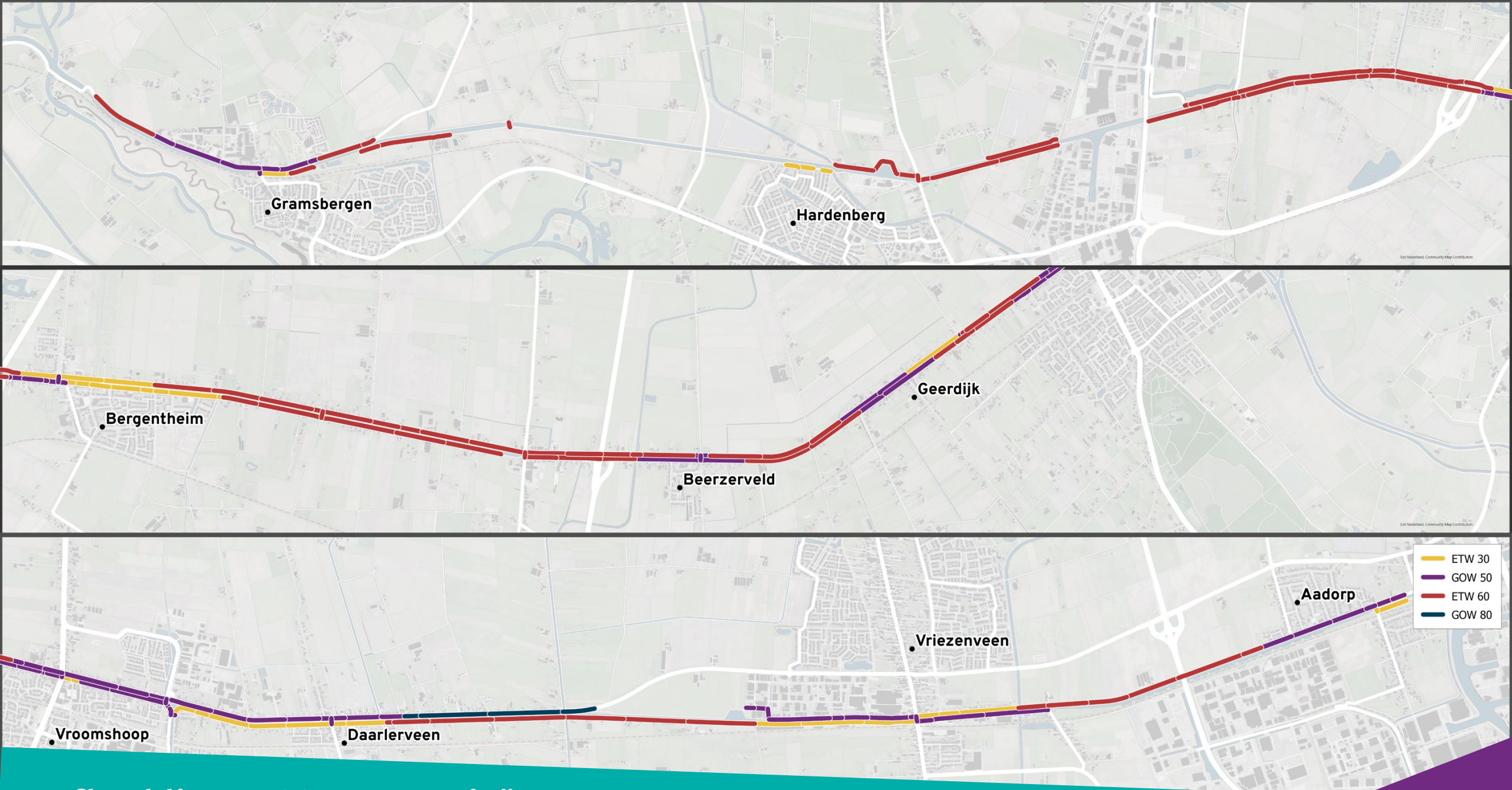
Zoals eerder geconstateerd heeft het kanaal liefst 190 weggedeeltes die telkens wijzigen van inrichting, verharding, aanwezigheid van fietsvoorzieningen et cetera. De huidige wegcategorieën zijn in beeld gebracht in afbeelding 8: Wegcategorieën op blz 24, waarbij de feitelijke inrichting dus sterk wisselt.

Kernet fiets

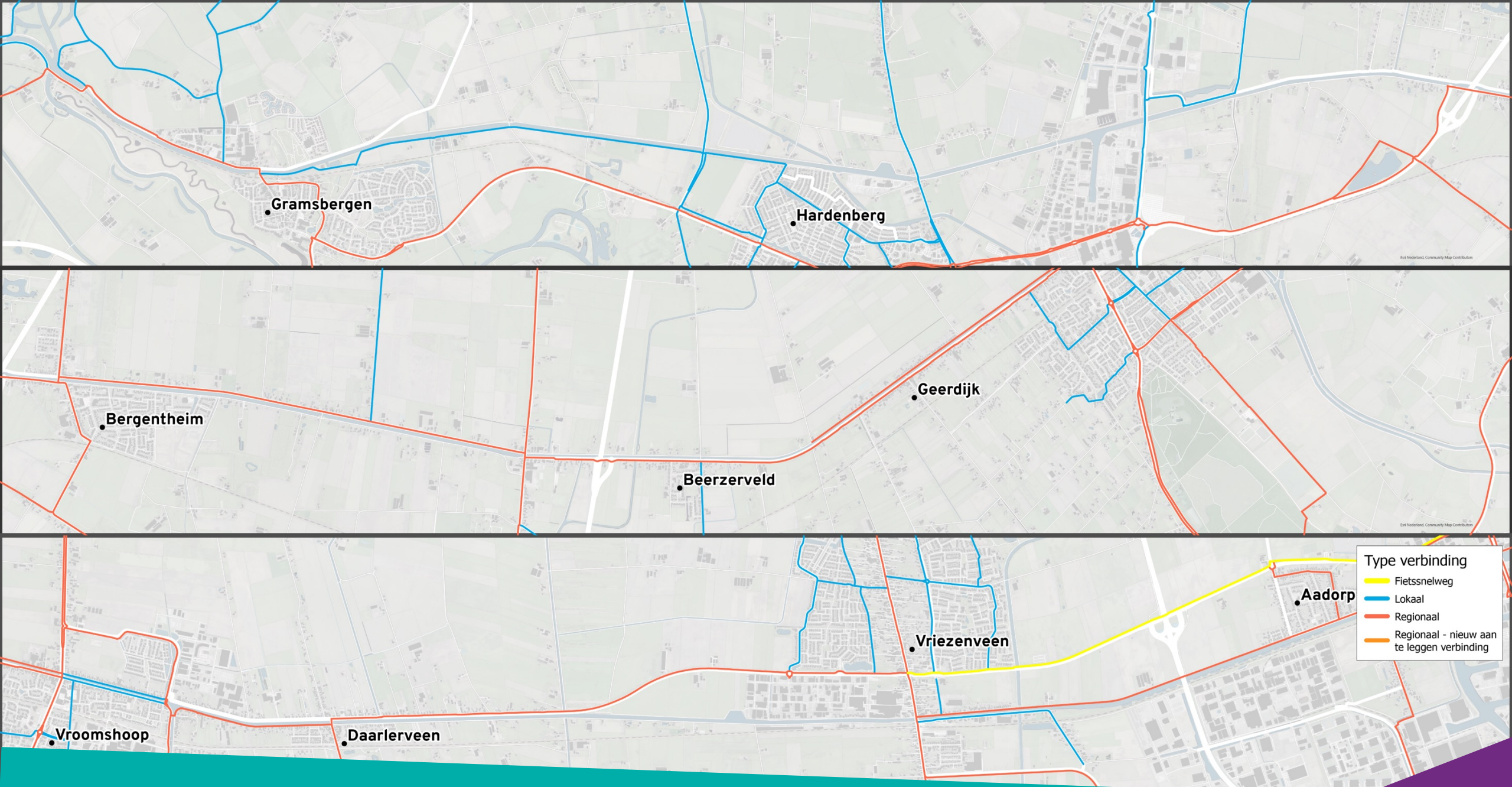
Het 'Kernet Fiets' van de provincie Overijssel vormt de ruggengraat van de bovenlokale fietsinfrastructuur. (zie afbeelding 9: Kernet fiets op blz 25). In het langgerekte gebied van Kanaal Almelo-De Haandrik zijn diverse wegen en fietspaden onderdeel van dit netwerk. Deze verbindingen zijn cruciaal voor het fietsverkeer tussen de aanliggende kernen en de grotere centra als Almelo en Hardenberg. Voor routes binnen het Kernet gelden kwaliteitseisen op het gebied van comfort, directheid en verkeersveiligheid.

Het Kernet fiets wordt op dit moment herzien en er zijn vanuit de gemeenten wensen om de routes van het Kernet deels aan de oostzijde van het kanaal te situeren. Het proces van de herziening van het Kernetfiets biedt kansen voor de aanpak Zwaar verkeer.





Afbeelding 8: Wegcategorieën



Type verbinding

- Fietssnelweg
- Lokaal
- Regionaal
- Regionaal - nieuw aan te leggen verbinding

Afbeelding 9: Kernnet fiets

3

Ervaringen en ideeën



Inbreng omwonenden

Verantwoording

De bewoners langs het kanaal kennen de situatie het best. Zij weten wat er gebeurt, welke problemen er zijn en hebben ideeën over mogelijke oplossingen. Om die kennis boven tafel te krijgen hebben we met behulp van Maptionnaire een digitale enquête uitgezet. Maptionnaire is een middel om digitaal vragen te stellen die locatie gebonden zijn. De enquête is per brief bij 2.100 adressen onder de aandacht gebracht en er is ook over gepubliceerd. De enquête heeft drie weken open gestaan.

In totaal is de vragenlijst 658 keer ingevuld. Deze 658 mensen hebben in totaal 1.090 punten aangegeven waar problemen worden ervaren.

Vragenlijst

De vragen bestaan uit een algemeen deel waarbij we gevraagd hebben naar de postcode om de reacties meer geografisch te kunnen ordenen en ook hebben we gevraagd naar de leeftijd van de deelnemers om zo inzicht te krijgen of er ook een leeftijdsverband te vinden is. Aansluitend hebben we een aantal kaartvragen gesteld. Hier kunnen mensen aangeven waar ze precies overlast ervaren van zwaar

verkeer. Deze hebben we onderverdeeld in vragen over trilling en geluid, verkeersonveiligheid of overige overlast.

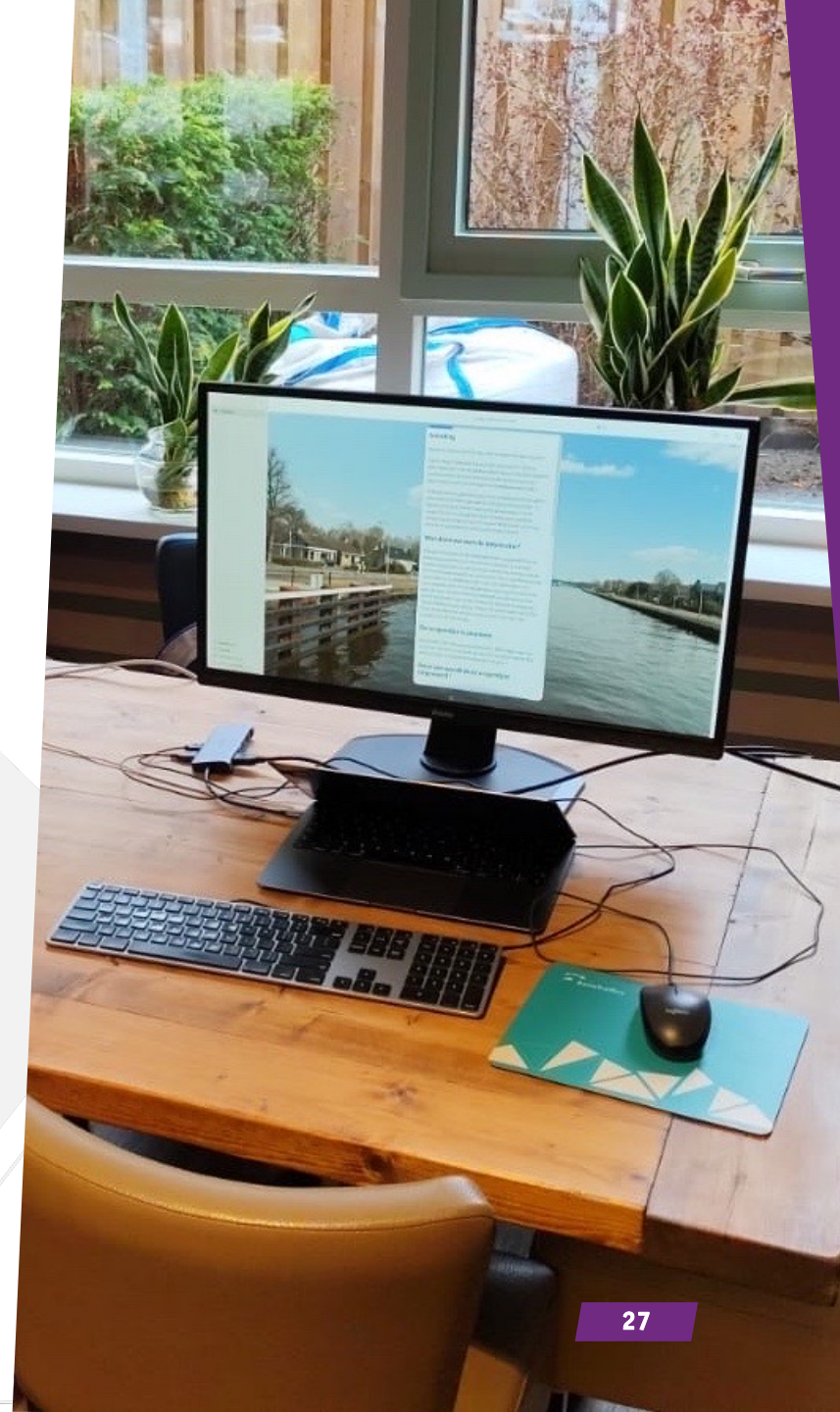
In de bijlage hebben we de complete vragenlijst opgenomen.

Inloospreekuren

Omdat de vragenlijst digitaal is en niet iedereen even digitaal vaardig is, zijn ook vijf inloopbijeenkomsten georganiseerd waarbij we mensen te woord hebben gestaan en samen de enquête hebben ingevuld. De bijeenkomsten hebben plaatsgevonden op

- ▶ Maandag 6 oktober in Bergentheim
- ▶ Maandag 6 oktober in Gramsbergen
- ▶ Dinsdag 7 oktober in Aadorp
- ▶ Woensdag 8 oktober in Daarlerveen
- ▶ Woensdag 8 oktober in Vroomshoop

De opkomst en de opbrengst van de fysieke bijeenkomsten is beperkt gebleven. Er zijn tijdens deze bijeenkomsten acht enquêtes ingevuld.



Opbrengst

In totaal hebben we 658 ingevulde enquêtes ontvangen.

In de afbeeldingen 10 en 11 (blz 29 en 30) hebben we de algemene uitkomsten van de enquête weergegeven. De enquête is ingevuld door mensen van 20 tot 90 jaar met als grootste groep de 50 tot 60 jarigen.

We zien dat met name trillingen en verkeersveiligheid de meeste aandacht vragen. Het gewicht, de snelheid en de hoeveelheid verkeer worden gezien als de belangrijkste oorzaken. De drempel als veroorzaker van trillingen wordt ook vaak genoemd.

Als het om verkeersveiligheid gaat, wordt de oorzaak het meest gezocht in de gereden snelheid en in de inrichting van de weg.

De inventarisatie bevestigt dat op veel weggedeeltes een te hoge snelheid en de veelheid aan weginrichtingen voorkomt.

Men maakt zich het meeste zorgen over de veiligheid van het langzaam verkeer, de voetgangers en de fietsers.

Het meest genoemd als oplossing is een betere inrichting van de weg.

In afbeelding 12: Enquêteractie per locatie op blz 31, hebben we weergegeven waar op het traject reacties zijn gegeven op Trilling en geluid, Verkeersveiligheid en Overig.

In totaal hebben de 658 mensen die de vragenlijst hebben ingevuld 1.090 plekken aangegeven met problemen waarvan

- ◀ 477 plekken met overlast van geluid en trillingen
- ◀ 425 plekken met overlast van verkeersonveiligheid
- ◀ 188 plekken met overige overlast

Zie afbeelding 13: Enquête reacties en afbeelding 14: Heatmap enquête reacties (blz 32 en 33).

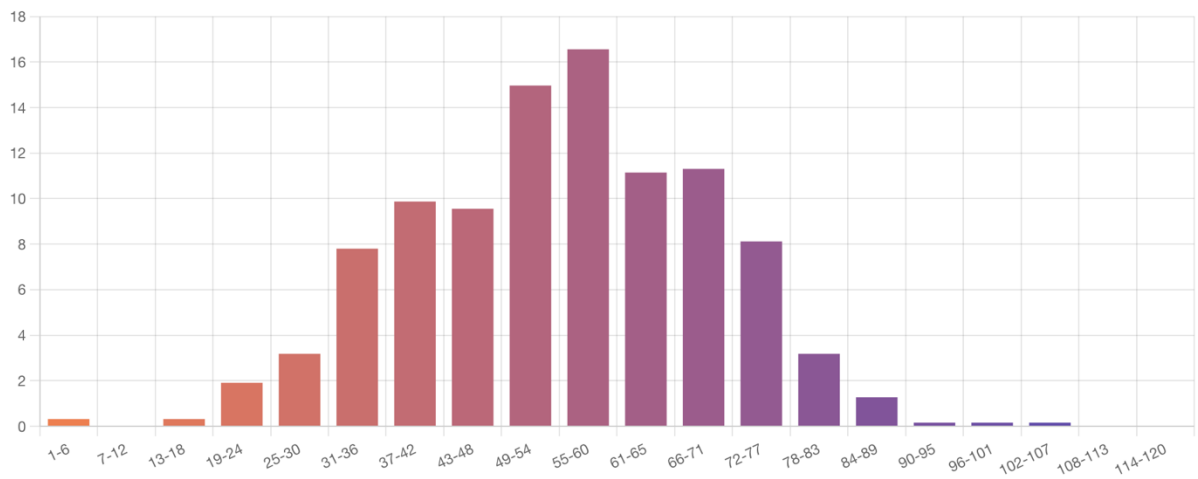
Inloopavonden

In december 2025 zijn oplossingsrichtingen voorgelegd in drie inloopbijeenkomsten. Tijdens deze bijeenkomsten konden de aanwezigen opmerkingen indienen. Dat leverde 51 reacties op. Als gevolg daarvan is een aantal zaken aangepast: Een aantal fouten in de meetpuntenkaart (blz 14) is hersteld; De Wierdenseweg is toegevoegd (zie blz 72), Een aantal van de genoemde punten was al opgenomen in de aanpak zoals opmerkingen over de geleiderails. Een aantal andere opmerkingen worden in een later stadium betrokken wanneer de oplossingsrichtingen verder worden uitgewerkt.

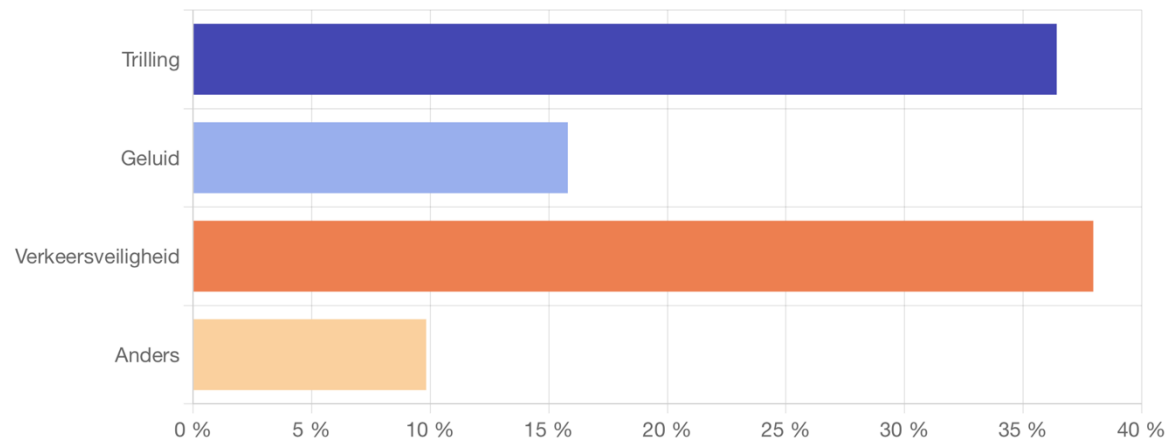
Alle opmerkingen uit de Maptionnaire enquête, de inloopbijeenkomsten en e-mails die zijn ontvangen, zijn gebundeld en meegenomen in de verdere uitwerkingen.



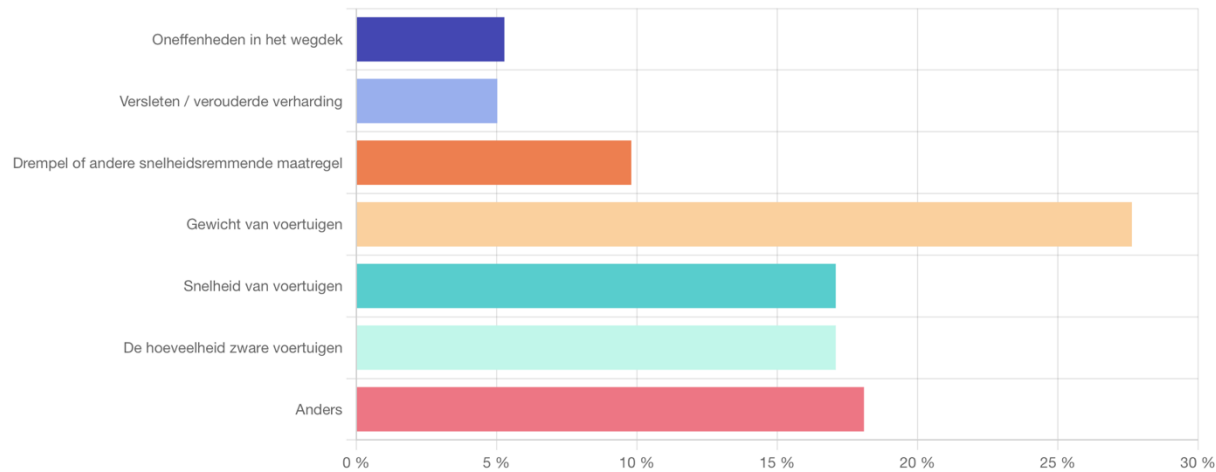
Wat is uw leeftijd?



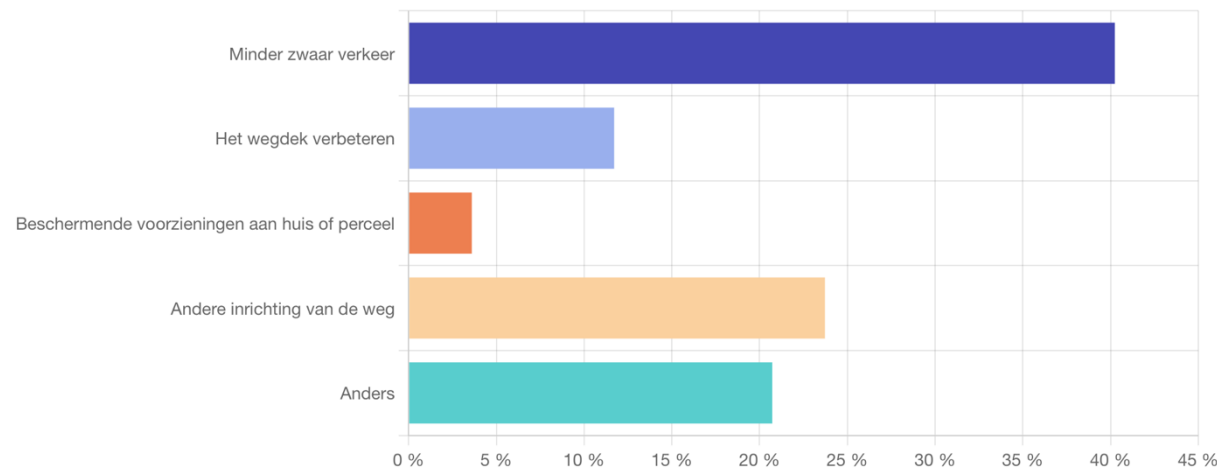
Wat is voor u het grootste probleem?



Wat is de belangrijkste oorzaak van de trillingsoverlast?

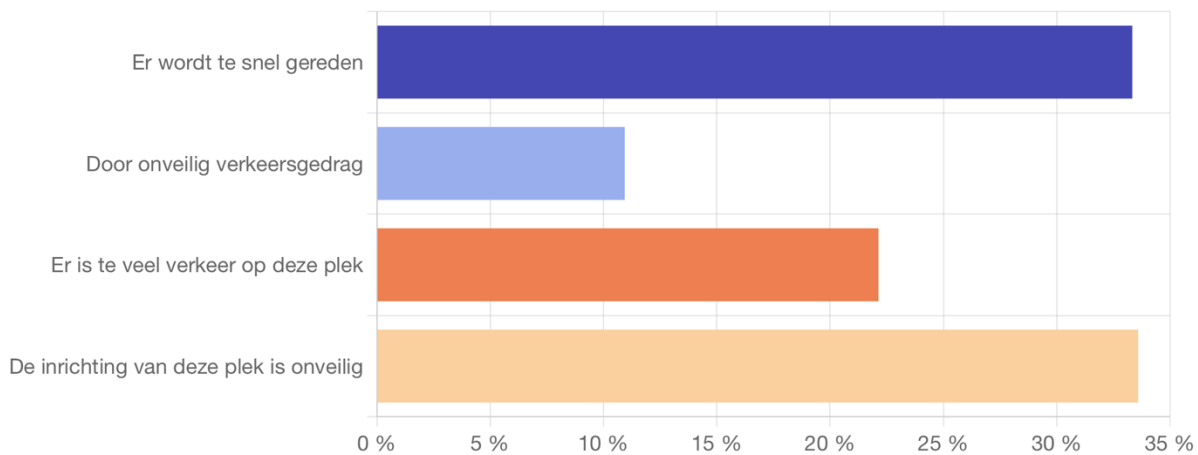


Wat is volgens u de beste oplossing? (trilling)

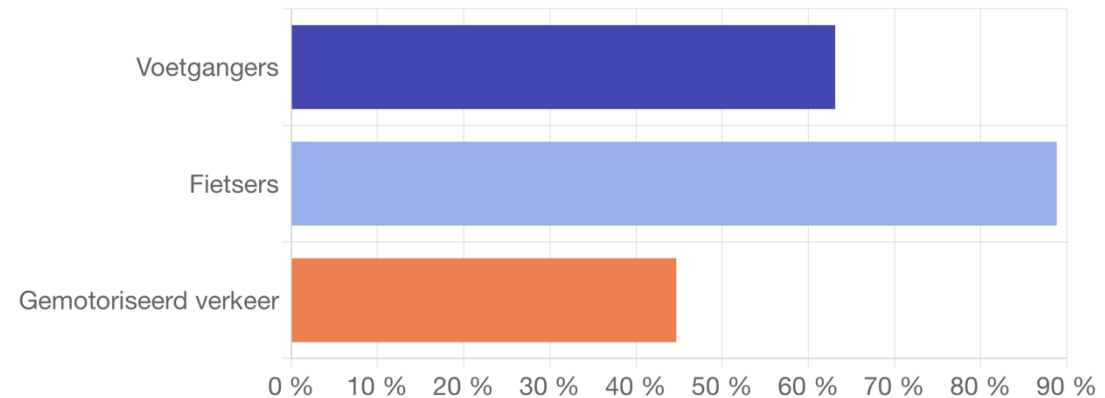


Afbeelding 10: Uitkomsten enquête (1)

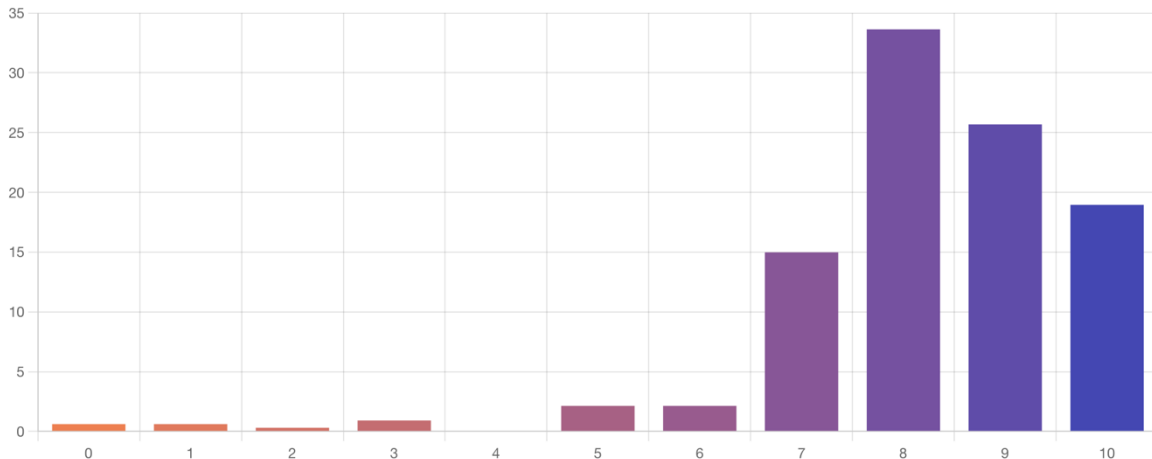
Wat veroorzaakt de verkeersonveiligheid?



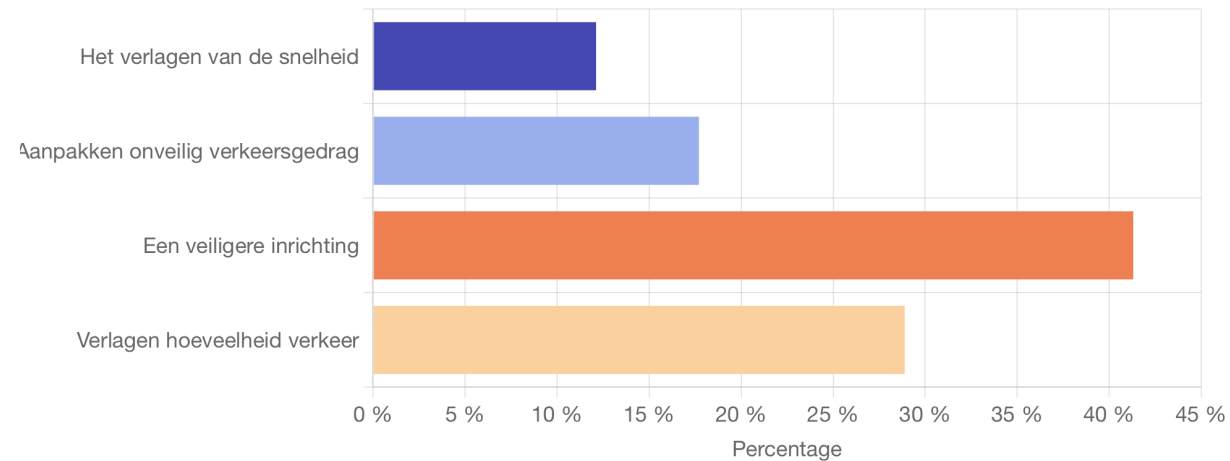
Voor wie is het onveilig?



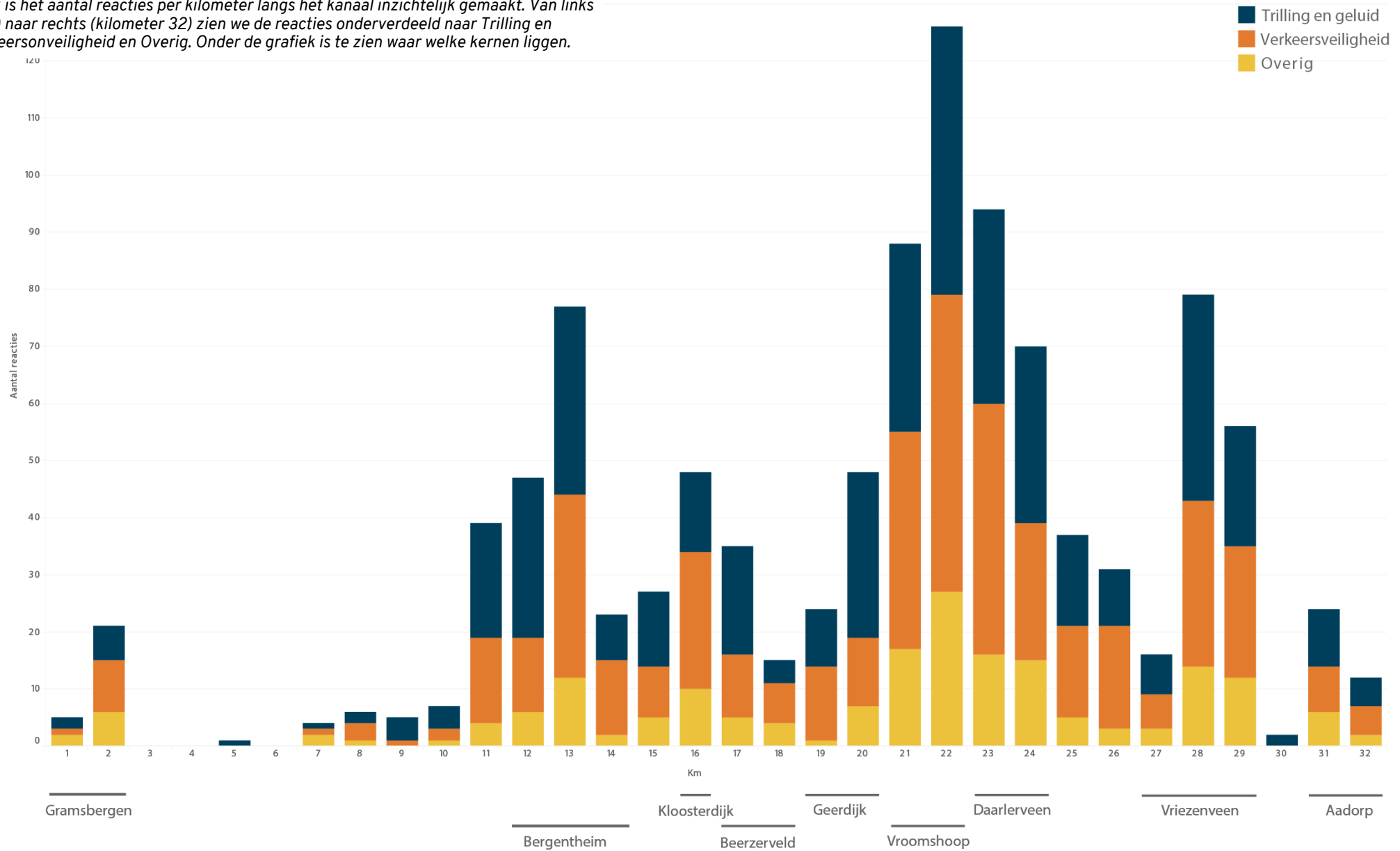
Hoe ernstig is de verkeersonveiligheid op de schaal van 0 tot 10?



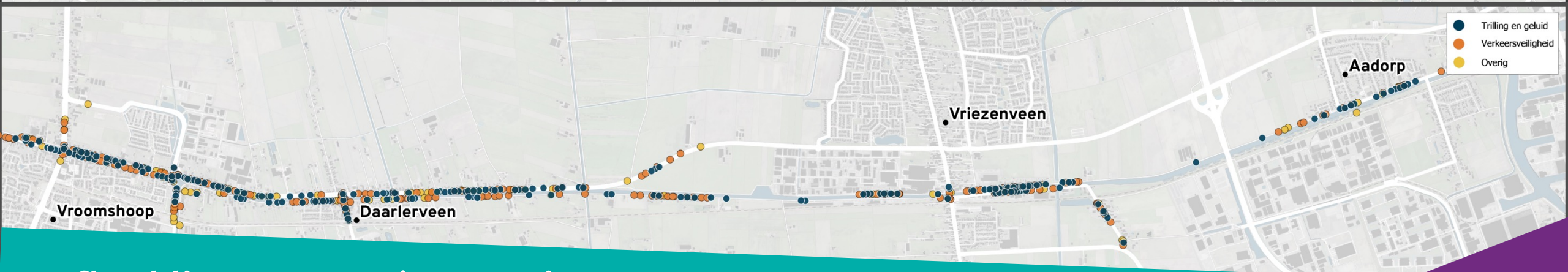
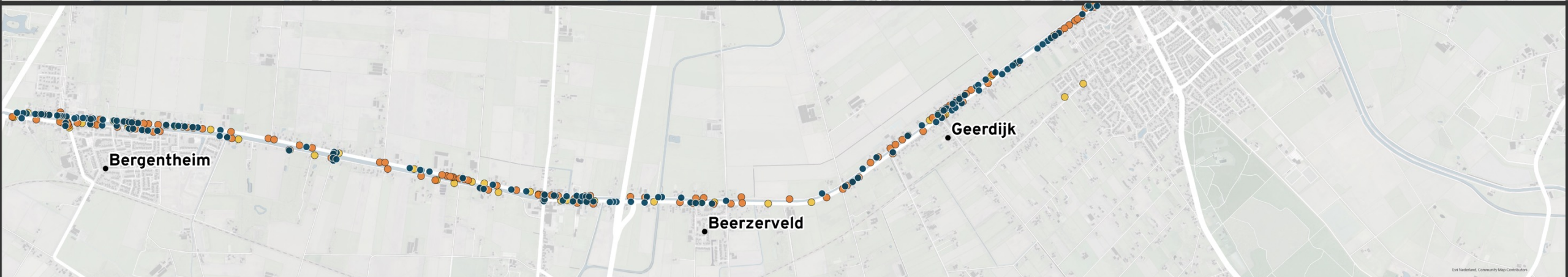
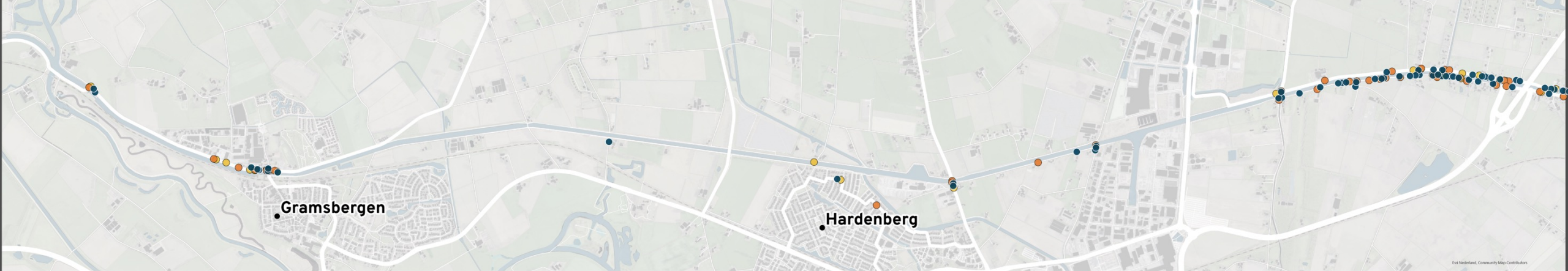
Wat is volgens u de beste oplossing? (verkeersveiligheid)



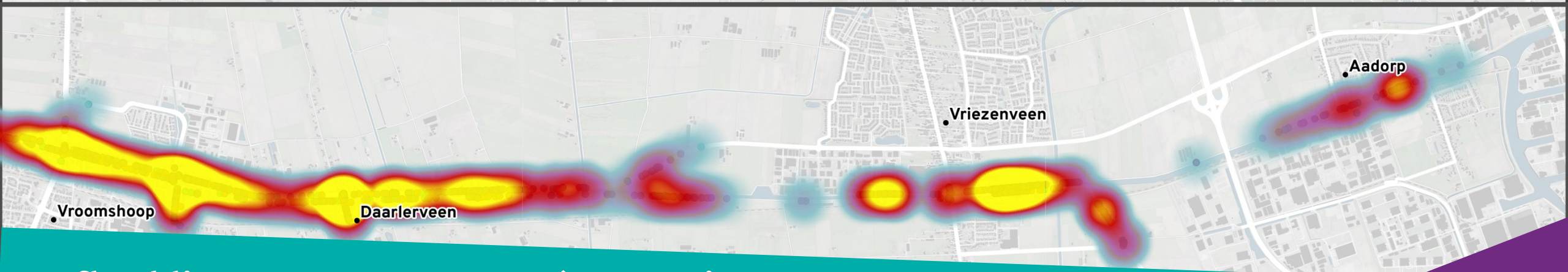
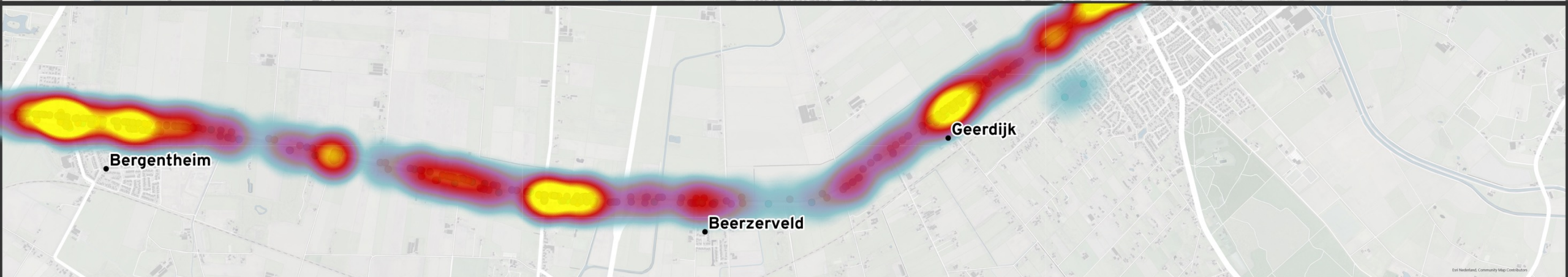
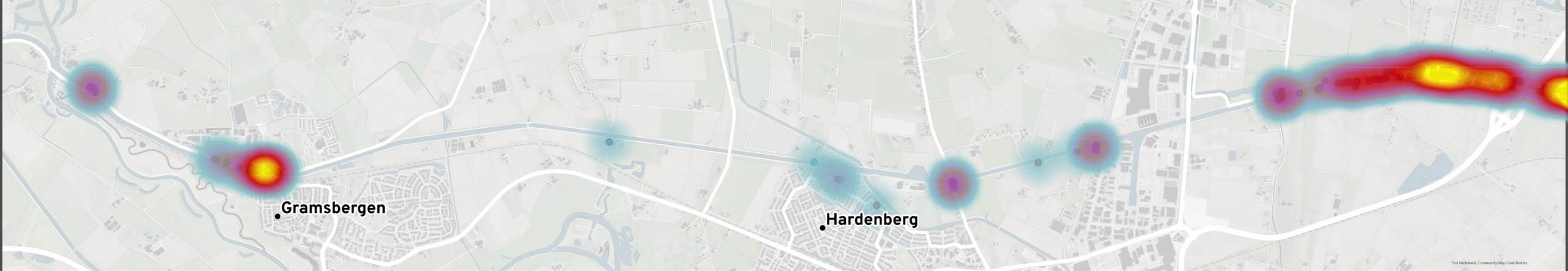
In de grafiek is het aantal reacties per kilometer langs het kanaal inzichtelijk gemaakt. Van links (kilometer 1) naar rechts (kilometer 32) zien we de reacties onderverdeeld naar Trilling en geluid, Verkeersveiligheid en Overig. Onder de grafiek is te zien waar welke kernen liggen.



Afbeelding 12: Enquête reacties per locatie



Afbeelding 13: Enquête reacties



Afbeelding 14: Heatmap enquête reacties

Inbreng organisaties

Naast de Maptionnaire-enquête zijn interviews afgenomen met verschillende belangen organisaties: Plaatselijk belang Daarlerveen, Dorpsraad Vroomshoop, Plaatselijk belang Gramsbergen, Dorpscoöperatie Aadorp, Plaatselijk belang Bergentheim, de vijf gemeenten, provincie Overijssel (weg en rail infra), Evofenedex, Bedrijven gemeente Twenterand, Cumela, LTO noord, Bedrijvenpark Broeklanden Hardenberg, CF Kunststoffen Gramsbergen en TLN.

Uit deze gesprekken is een aantal aandachtspunten naar voren gekomen:

- ◀ Er wordt gewerkt aan de verkeersveiligheid van de N750. mogelijk dat deze wordt afgewaardeerd naar 60 km/uur.
- ◀ De gebiedsaanpak Daarlerveen leidt tot een uitwerking Verkeersplan Daarlerveen. De brug Daarlerveen is het grootste knelpunt.
- ◀ Nadruk op de flessenhals tussen N750 en het spoor.
- ◀ Pleidooi voor netwerkbenadering van zwaar verkeer.
- ◀ Pleidooi voor deelsluiting Daarlerveen.

- ◀ Meer capaciteit op (aansluitingen van) de N36
- ◀ Er komt een lange termijn dorpsvisie Vroomshoop.
- ◀ Het spoor Almelo – Mariënborg wordt ge-elektrificeerd.
- ◀ Gramsbergen is bezig met een Dorpsvisie.
- ◀ Bestaande bedrijven zoals Achteres en Klein Kromhof hebben groot belang bij de route Daarlerveen voor de ontsluiting van het bedrijf.
- ◀ Optie: nieuwe ontsluitingsweg langs de Stouwe.

Cumula heeft onder een aantal leden ook een enquête uitgezet. Daaruit volgt dat de leden die gereageerd hebben zich met name zorgen maken over de combinatie van zware voertuigen en fietsverkeer, de doorstroming en berijdbaarheid van de bruggen en de vorm en hoeveelheid van de drempels in het gebied.

Cumula en LTO hebben aangegeven graag mee te willen denken over verbeteringen langs het Kanaal.



Van reacties naar oplossingsrichtingen

We zijn heel erg blij met de veelheid aan reacties. De betrokkenheid van de omwonenden is groot. Het onderwerp leeft en de bewoners geven ook aan nu wel actie te verwachten.

Maar hoe komen we nu van 1.090 prikkers op de kaart naar oplossingsrichtingen?

System versus Locatie

De kern van onze aanpak is de eerste verdeling van alle 1.090 meldingen. We hebben elke reactie gecategoriseerd op basis van de aard van het probleem. Deze splitsing is cruciaal, omdat de aard van de reactie direct de richting van de oplossing bepaalt.

Categorie 1: Algemene klachten. Dit zijn klachten waarbij de specifieke locatie (bijvoorbeeld 'ter hoogte van huisnummer 15') slechts een voorbeeld is van een probleem dat feitelijk over de gehele 32 kilometer, aan weerszijden, wordt ervaren. Voorbeelden die hieronder vallen zijn: "er wordt structureel te hard gereden", "de drempels veroorzaken trillingen", "er wordt niet gehandhaafd" of "er rijden te veel zware vrachtwagens".

Categorie 2: Locatiespecifieke klachten. Dit zijn klachten die onlosmakelijk verbonden zijn met een unieke, fysieke situatie op één specifieke plek. De overlast wordt hier veroorzaakt door het ontwerp of de inrichting van die locatie.

Voorbeelden zijn: "deze brug is onoverzichtelijk", "deze kruising is gevaarlijk" of "het asfalt is hier kapot / de putdeksel rammelt".

Elk van de 1.090 punten is aan een van deze twee categorieën toegewezen. Hierdoor is geen enkele melding buiten beschouwing gelaten.

Een driesporenaanpak

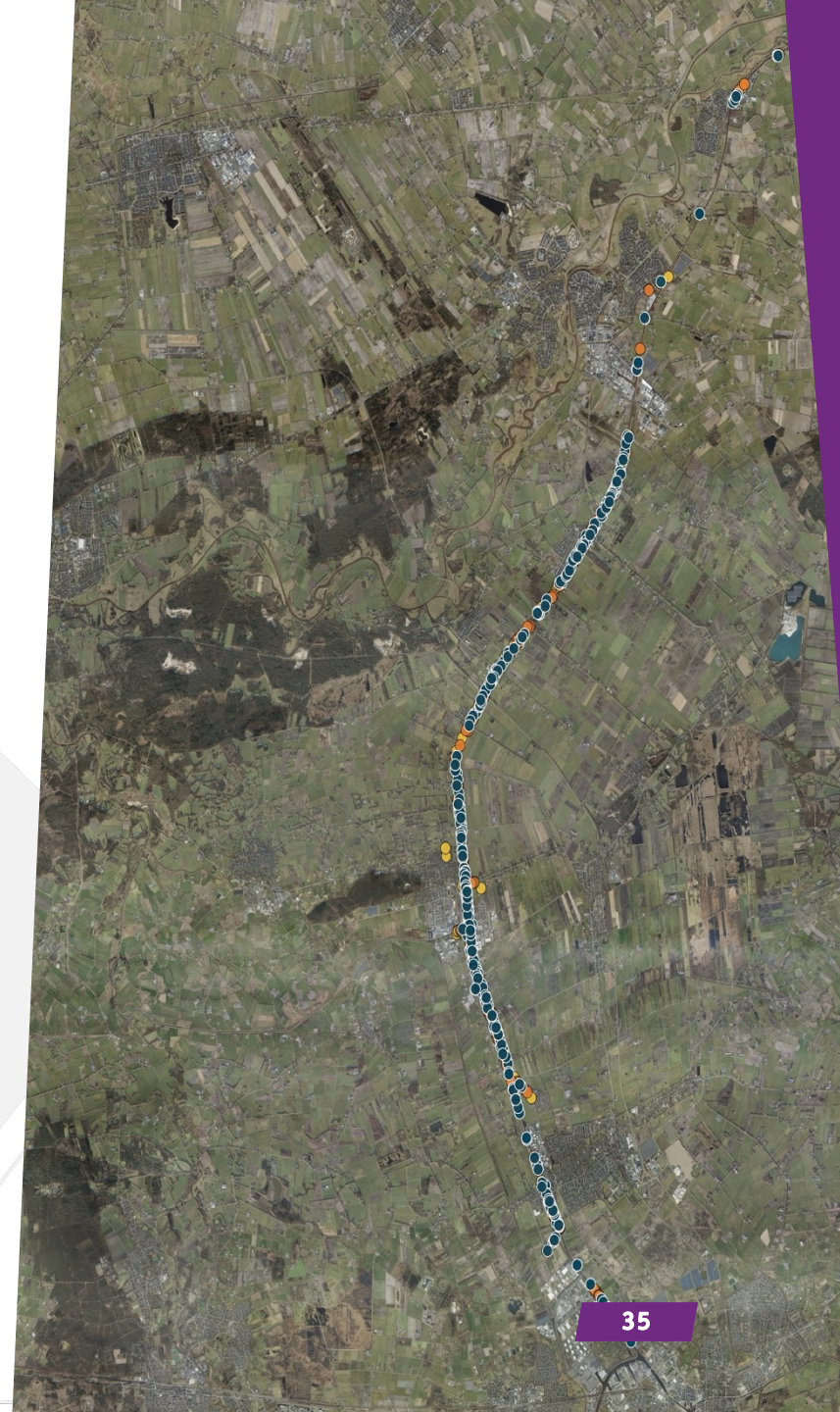
De oplossingsrichtingen verdelen we in drie sporen:

- ▶ **Spoor 1: Maatregelen langs het hele kanaal**
- ▶ **Spoor 2: Maatregelen op specifieke locaties**
- ▶ **Spoor 3: Beheer en onderhoud per gemeente.**

De klachten uit Categorie 1 zijn niet geografisch, maar thematisch geanalyseerd. De 1.090 meldingen fungeren hier als 'stemmen' op een bepaald thema.

Spoor 1: Langs het hele kanaal

Dit spoor leidt tot beleidsmatige en systeembrede oplossingsrichtingen. Als meerdere meldingen wijzen op structureel te hoge snelheid, is de oplossing niet één lokale drempel (dat is Spoor 2), maar een systeemoplossing zoals een algehele aanpassing van de maximumsnelheid en aanpassing van de wegcategorisering, of een verzoek tot structurele handhaving.



Spoor 2: Analyse van locatiespecifieke klachten

De klachten uit categorie 2 zijn ruimtelijk geanalyseerd. Door de op de kanaalkaart geplote punten, ontstond een visueel beeld van de focusgebieden. Met behulp van GIS zijn analyses uitgevoerd: plekken waar klachten zich letterlijk opstapelen.

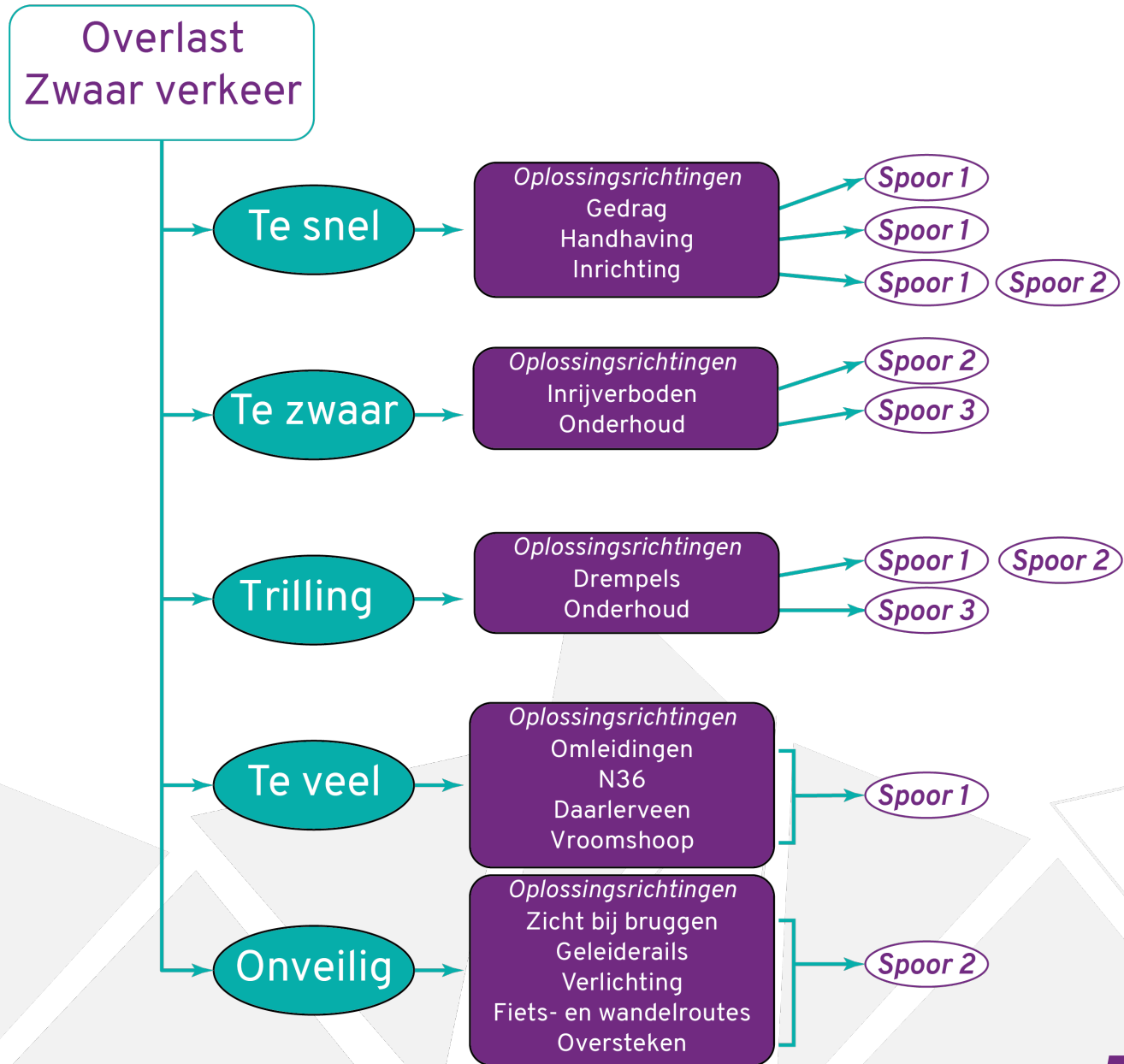
Dit leidt tot technische en projectmatige oplossingsrichtingen zoals een fysieke herinrichting van de locatie, aanpassen van een drempel, of het aanpassen van de belijning.

Spoor 3: Analyse van de onderhoudspunten.

We constateren dat er relatief veel plekken zijn waar met name de staat van de weg en/of de verlichting tot klachten leidt. We hebben voor ongeveer 80 punten aangegeven waar het probleem verholpen kan worden door de weg of de inrichting te repareren.

Door deze drie sporen te combineren, ontstaat een compleet en dekkend advies dat recht doet aan alle 1.090 meldingen.

Deze drie sporen slaan niets over en versterken elkaar bovendien. De oplossingsrichtingen die in dit rapport worden gepresenteerd, zijn dus herleidbaar tot de door omwonenden ingediende klachten; ofwel als een stem voor systeemverandering, ofwel als een indicator voor een specifieke, gevaarlijke locatie, ofwel als een oproep voor onderhoud.



4

Spoor 1

Langs het hele kanaal



Netwerk

Naast algemene en locatiespecifieke oplossingsrichtingen is er ook een aantal knelpunten die op netwerkniveau een mogelijke oplossing kunnen krijgen.

Doorgaand verkeer

In de ruime omgeving van het kanaal zijn verkeerstellingen geweest. Daarnaast hebben we analyses gemaakt van doorgaand verkeer langs het kanaal.

De verkeerstellingen leiden in het algemeen tot twee belangrijke conclusies.

- ▶ De hoeveelheid verkeer die per dag gemeten wordt langs het kanaal is niet dusdanig hoog dat we grote hoeveelheden sluipverkeer vermoeden.
- ▶ De percentages (middel)zwaar verkeer zijn niet uitzonderlijk ten opzichte van wat we elders in het land aantreffen.

Sluipverkeer is een lastig begrip. Het is nogal bepalend hoe je sluipverkeer definieert. Door de woon- en werkgebieden langs het kanaal en de wegen die aanwezig zijn, is het vaak onvermijdelijk dat verkeer gebruik maakt van de wegen langs het kanaal. Zo rijdt er relatief veel verkeer door de kern van Vroomshoop. Dat is overlast gevend maar we kunnen dat verkeer niet zonder meer als sluipverkeer

bestempelen, datzelfde geldt voor het verkeer op de brug in Daarlerveen.

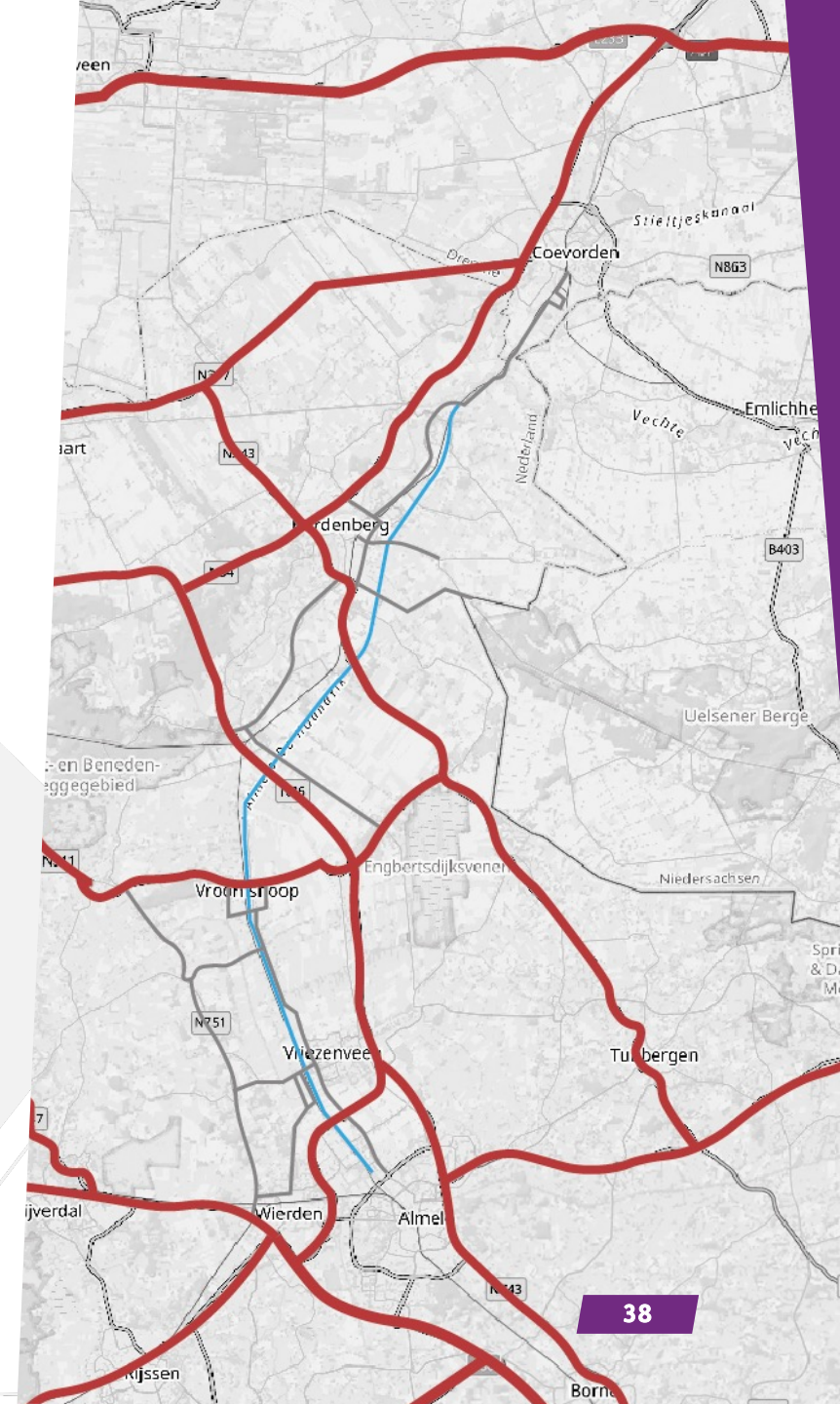
N36

Er is wel het nodige te winnen. Enerzijds door het gebruik van de N36 te stimuleren. We constateren dat de aansluiting van de N36 op de N341 richting Vroomshoop geen soepele afwikkeling kent. Wanneer die route wel soepel en snel zou zijn dan verdeelt het verkeer zich ook meer over deze route en daarmee worden de wegen in de buurt van de overige aansluitingen van de N36 ontlast.

De aansluiting van de N36 op de N341 kan meer verkeer verwerken door een aangepaste inrichting.

Netwerkbenadering

Om de overlast in de kernen langs het kanaal te verminderen adviseren we een netwerkanalyse te maken over een groter gebied waarbij nadrukkelijk wordt gekeken naar herkomsten-bestemmingen, netwerkingrepen, modal shiftkansen et cetera. Dat vergt veel onderzoek (waarvan al het nodige bestaat) en overleg. We adviseren om een dergelijke studie op te starten om daarmee de overlast in de kernen te verminderen.



Langs het hele kanaal

Een groot aantal van de reacties hebben betrekking op een beperkt aantal onderwerpen die eigenlijk gelden langs het gehele kanaal. Dat zijn:

- ◀ Snelheid
- ◀ Handhaving (snelheid en inrijverboden)
- ◀ Trillingen door drempels
- ◀ Weginrichtingen

De maatregelen die we langs het hele kanaal relevant vinden hebben betrekking op drie aspecten: de inrichting, het gedrag en de handhaving. Om de problemen aan te pakken moeten deze drie aspecten in samenhang worden beschouwd.

Snelheid

We constateren dat de uitvoering van de wegen langs het kanaal grote verscheidenheid kennen. De variaties zitten in wegbreedte, maximum toegestane snelheid, type fietsvoorziening, verhardingssoort etc. In totaal tellen we

190 wegsegmenten die begrenst worden door een wijziging in het uiterlijk van de weg. Dat betekent dat er geen eenheid is langs het kanaal en dat het verwarrend is voor de weggebruiker welk gedrag verwacht wordt. Wanneer daar eenduidigheid in aangebracht wordt, zal de weg leesbaar en duidelijk worden.

We maken dan ook een wegcatégorisering voor het hele kanaal met eenduidige snelheidsregimes en eenduidige inrichting. De basis daarvoor bestaat uit 30 km/uur binnen de bebouwde kom en 60 km/uur buiten de bebouwde kom.

Daarbij komen eenduidige uitgangspunten voor de toe te passen fietsvoorzieningen. Deze categorisering vormt de basis voor elke gemeente langs het kanaal. Er zijn altijd uitzonderingen nodig.

Dit is niet op korte termijn gerealiseerd maar wordt aangepakt tegelijkertijd met de geplande onderhoudswerkzaamheden. Tenzij anders beschreven in de hiernavolgende Locatie specifieke aanpakken.



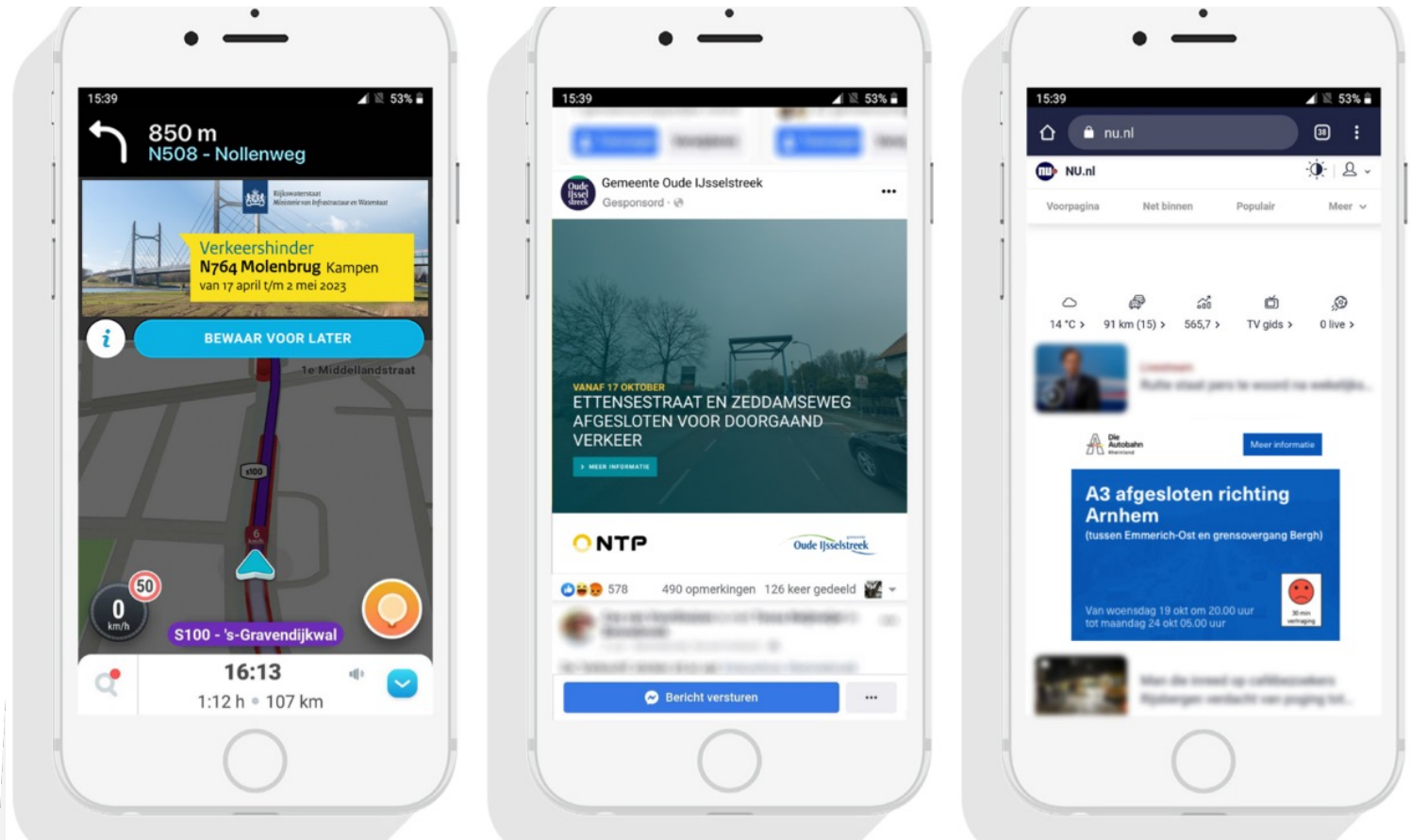
Gedragbeïnvloeding

We komen er niet alleen met het anders inrichten van de weg. Het is ook van belang de maatregelen te ondersteunen met gedragbeïnvloedingscampagnes.

De techniek biedt ons mogelijkheden om specifieke doelgroepen, zoals vrachtwagenchauffeurs, landbouwvoertuig bestuurders en bewoners, gericht te benaderen met boodschappen over verkeersgedrag dat verwacht wordt of routekeuze voorstellen etc.

Op basis van in-car data en andere online informatie kunnen routeadvies op iemands navigatie of bijvoorbeeld zogenaamde mupi's geplaatst worden of campagnemeldingen in iemand social media tijdlijnen.

Deze techniek kan ook ingezet worden om te stimuleren andere vervoerswijzen te kiezen voor bepaalde ritten.



Bron: TripService



Handhaving gesloten verklaringen

Met name de inrijverboden voor zwaar verkeer wordt genegeerd. Er heerst een sterke wens bij de omwonenden voor striktere handhaving. Handhaving van gesloten verklaringen (voor zwaar verkeer) is moeilijk. De capaciteit van politie is niet toereikend om hier veel inzet op te plegen en een redelijke pakkans is noodzakelijk om effectief te zijn. Camerahandhaving kan de pakkans drastisch verhogen. Het is echter een ingewikkelde en dure oplossing. Maar het is niet onmogelijk. Vanuit het openbaar ministerie is het “Beoordelingskader digitale handhaving GVVG” geschreven.

Hierin wordt aangegeven wat gedaan moet worden voor het het ministerie toestemming geeft voor het plaatsen van een camera ten behoeve van de handhaving. De gemeente moet zorg dragen voor de aanschaf van een camera en voor de inzet van BOA's die de overtredingsfoto's in eerste instantie beoordelen.

De gerichte beïnvloedingscampagnes uit de vorige paragraaf zijn hier ook van belang ter ondersteuning van de regelgeving en handhaving. Op basis van mobiele data en navigatie data kunnen gebruikers van een bepaald weggedeelte geïdentificeerd worden als vrachtverkeer. Aan deze chauffeurs kunnen dan gerichte boodschappen gestuurd worden. Hierdoor wordt een gedragsverandering in gang gezet. Hoewel deze methode minder absoluut is dan camera handhaving is het een spoor dat ook bewandeld zou moeten worden.

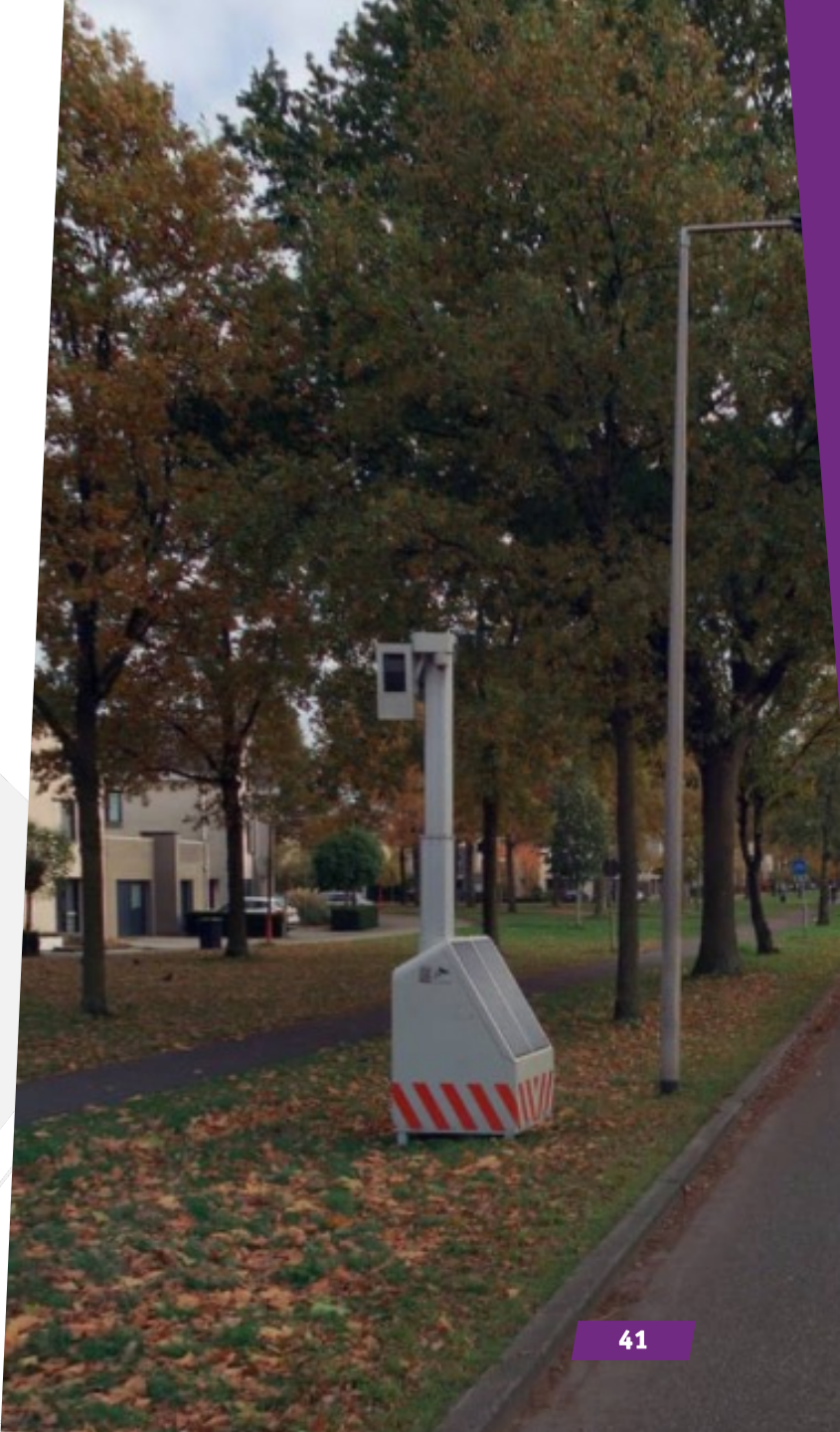
Camerahandhaving op snelheid.

Voor de camerahandhaving op snelheid geldt bij het ministerie een ander beoordelingskader en andere uitvoeringsvoorschriften dan voor de handhaving op geslotenverklaringen. Sinds een aantal jaar bestaat de Flexflitser. Een camera handhavingssysteem op snelheid die verplaatst kan worden.

Wanneer het openbaar ministerie toestemming geeft dan zijn de aanschafkosten en de handhavingskosten ook voor het ministerie.

In het beoordelingskader staat een minimale intensiteit die niet overal gehaald wordt langs het kanaal, daar tegen over staat dat de V85 minimaal de limiet moet zijn en dat wordt ruim overschreden langs het kanaal.

Het beoordelingskader is nog steeds in concept en de verwachting is dat de criteria verruimd gaan worden. Wat mogelijkheden kan bieden voor camera handhaving langs het kanaal.



Trillingen door drempels

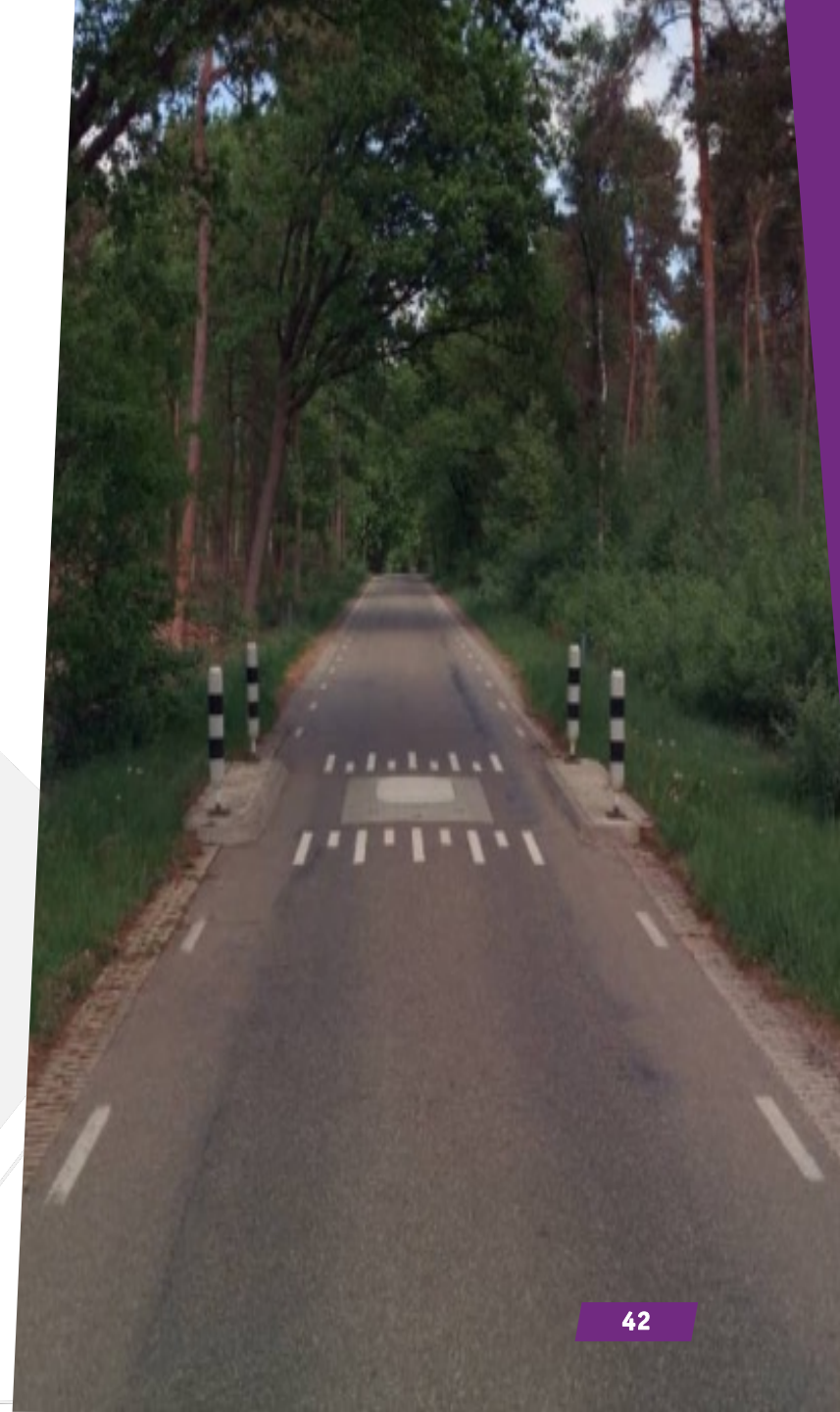
Drempels worden in veel van de gegeven reacties genoemd als oorzaak van trillingshinder. We hebben geconstateerd dat de verticale snelheidsremmers die overlast veroorzaken niet alleen gewone drempels zijn maar ook de plateaus leiden tot overlast. Die overlast heeft naar verwachting te maken met de veenachtige ondergrond langs het kanaal.

We stellen dan ook voor om daar waar de drempels overlast veroorzaken te onderzoeken of deze vervangen kunnen worden door zogenoemde bus vriendelijke drempels. Er rijdt weliswaar geen bus maar deze drempels hebben als voordeel dat ze wel het auto verkeer afremmen maar dat vracht- en landbouwverkeer er niet overheen stuitert. De foto hiernaast laat een dergelijke drempel zien. De versmalling zorgt er voor dat het verkeer er wel overheen moet rijden. Deze situatie is de Tunnelweg in Hellendoorn (buiten de bebouwde kom).

Vaak worden deze oplossingen voorzien van fietsdoorgangen aan de buitenzijden van de zwart/witte paaltjes. Daarmee wordt het ook voor de fietsers veiliger en comfortabeler dan in geval van een gewone drempel en plateau.

Niet in alle gevallen is een dergelijke vervanging nodig of zelfs maar wenselijk. In die gevallen waar veel klachten zijn, adviseren we om de situatie ter plaatse op te nemen. Worden de klachten veroorzaakt door slecht onderhoud, is de

drempel of het plateau niet goed aangelegd of zijn er andere oorzaken dan kan handhaving van de drempel ook de conclusie zijn. Is dat niet het geval dan kan de busvriendelijke drempel een oplossing bieden.



Voorstel wegcategorysering

Het doel van een wegcategory is dat de inrichting, de functie en het daadwerkelijk gebruik op elkaar is afgestemd. Daardoor wordt de verkeersveiligheid vergroot. Ook wordt het dan duidelijk voor de weggebruiker wat de toegestane maximum snelheid is.

Door de jaren heen is de bebouwing langs het kanaal gaandeweg gegroeid. Daarmee hebben de wegen meer en meer een verblijfsfunctie gekregen. Hiermee wordt bedoeld dat de functie van de weg meer gericht is het wonen dan op het doorstromen van de auto's. Door de komst van hoofdwegenstructuur in de omgeving (o.a. N36 en N34) is de ontsluitende functie van veel van de wegen in zekere zin afgenomen. De wegen langs het kanaal kennen in veel gevallen een dubbele functie, zowel een verkeersfunctie als een verblijfsfunctie.

Deze dubbelfunctie is op veel plekken ook zichtbaar in het wegbeeld en de geldende maximumsnelheden. Het wegbeeld en de maximumsnelheid komen op veel plekken niet overeen en sluiten niet logisch volgordekelijk aan op aansluitende wegvakken. Dit zorgt voor verwarring bij weggebruikers.

Bezien vanuit het provinciale en regionale verkeersnet hebben we een voorstel gemaakt voor de wegcategorysering van de wegen langs het kanaal. De voornaamste functie van de wegen langs het kanaal is inmiddels de verblijfsfunctie. De verkeersfunctie wordt voornamelijk gedragen door de provinciale

gebiedsontsluitingswegen door de regio en de lokale ontsluitingswegen die daarmee in verbinding staan.

In de praktijk betekent dit dat op veel wegen langs het kanaal een maximumsnelheid van 60 km/uur (BuBeKo) dan wel 30 km/uur (BiBeKo) zou gelden. De maximum toegestane snelheid van 60 km/uur buiten de kom is op veel plekken reeds van kracht. Binnen de bebouwde kom geldt binnen veel kernen echter nog een maximumsnelheid van 50 km/uur. In beide gevallen is het wegbeeld momenteel niet altijd overeenkomstig de gewenste maximumsnelheid. Gezien het vereiste dat de maximum toegestane snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit het wegbeeld ter plaatse vergt dit nog enige aandacht. Het toepassen van duidelijke en liefst uniforme komgrenzen, op logische locaties, waarbij ook het wegbeeld wijzigt kan ook gezien worden in die opvatting.

Uitzondering in deze is een deel van de Nieuwe Daarlerveenseweg tussen Daarlerveen en Vriezenveen. Deze weg is ingericht en geloofwaardig als weg met een maximumsnelheid van 80 km/uur. Ter hoogte van de overgang naar de Brugstraat is de overgang naar erftoegangsweg (60 km/uur) gewenst.

In de afbeeldingen 15 en 16 op blz 44 en 45 hebben we de mogelijk gewenste categorisering weergegeven.

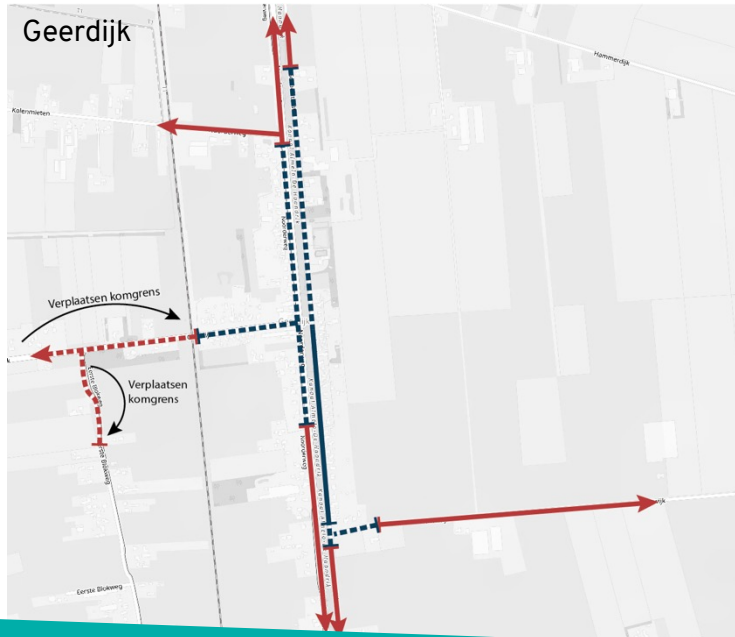
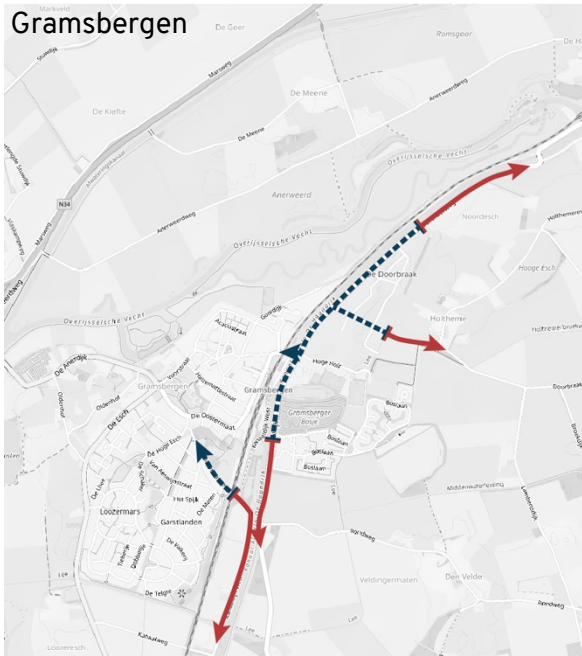
Afbeelding 17 op blz 46 geeft een beeld van de inrichtingsideeën voor de verschillende categorieën. Gebaseerd op de standaardprofielen van CROW (Kenniscentrum verkeer en vervoer)

Een voorbeeld:

Op de Noorderweg tussen Geerdijk en Vroomshoop geldt binnen de bebouwde kom van Geerdijk een maximumsnelheid van 50 km/uur, passend bij een gebiedsontsluitingsweg. Het wegprofiel en het naastliggende fietspad passen bij die snelheid. De aanwezige uitritten van woningen en parkeerhavens naast de rijbaan passen echter beter bij een erftoegangsweg.

Buiten de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 60 km/uur, passend bij een erftoegangsweg. Het verschil in wegbeeld tussen de bebouwde kom en daarbuiten is beperkt, buiten de bebouwde kom zijn geen betonbanden geplaatst langs de rijbaan. In Vroomshoop gaat de snelheid weer naar 50 km/uur. De komgrens is sober ingericht. Circa 350 meter ten zuiden van de komgrens wordt het fietspad opgeheven en moeten fietsers gebruik maken van smalle fietssuggestiestroken op de rijbaan. De maximumsnelheid op dit gedeelte blijft 50 km/uur. Hier zijn dus de inrichting, de functie en het gebruik niet met elkaar in overeenstemming.





Legenda

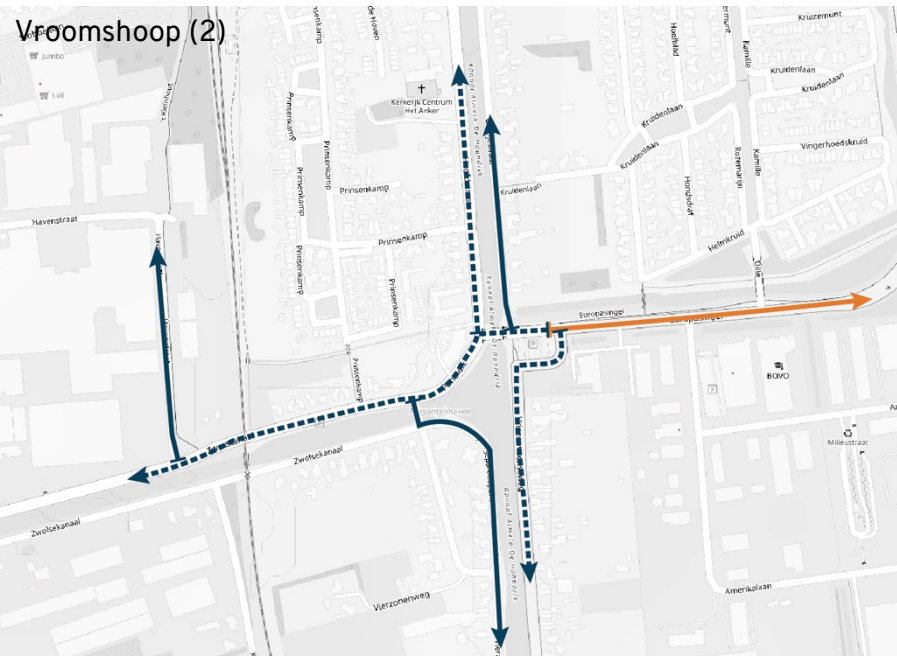
- 30 km/uur
- 50 km/uur
- 60 km/uur
- 80 km/uur
- Snelheid wijzigen in

Afbeelding 15: Wensbeeld wegcategorisering

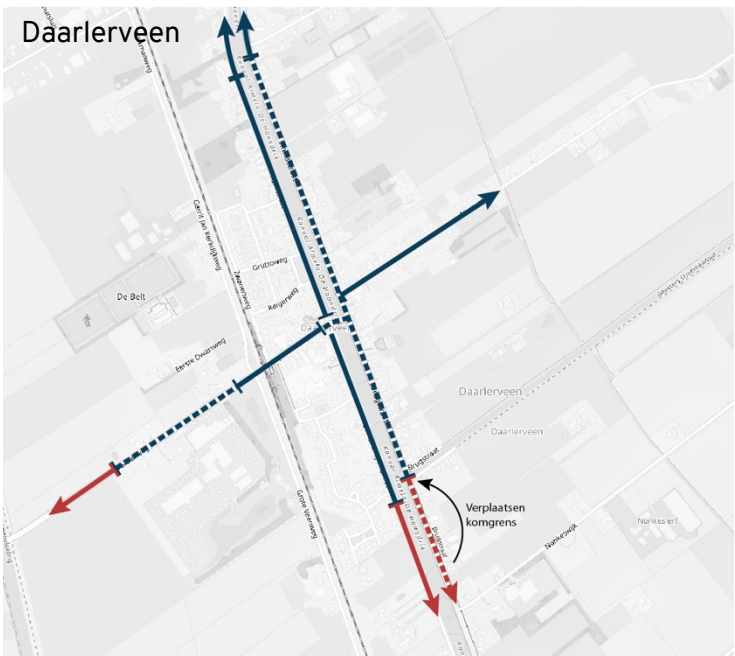
Vroomshoop (1)



Vroomshoop (2)



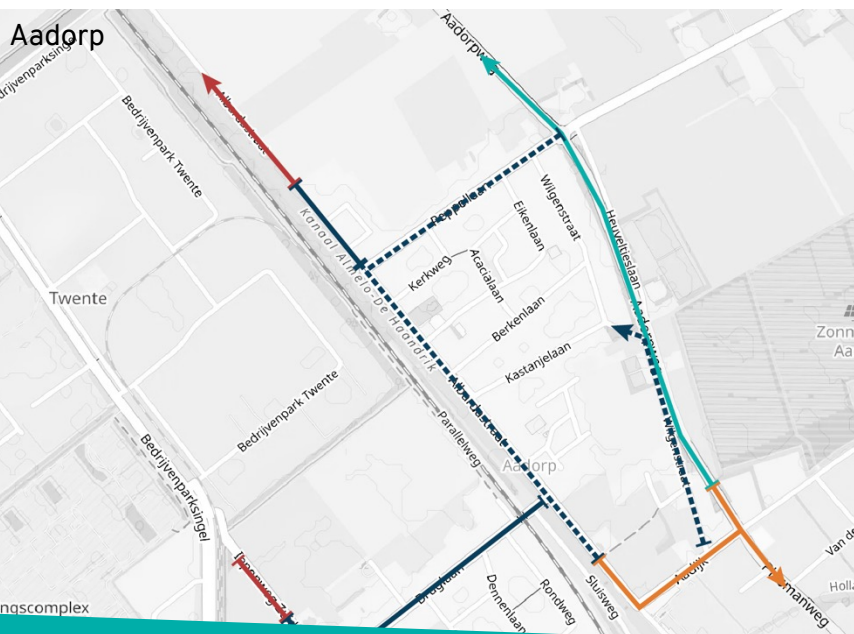
Daarlerveen








Vriezenveen



Aadorp



Legenda

- 30 km/uur 
- 50 km/uur 
- 60 km/uur 
- 80 km/uur 
- Snelheid wijzigen in 

Afbeelding 16: Wensbeeld wegcategorisering vervolg

Verblijven



Ontsluiten



Binnen de bebouwde kom



Buiten de bebouwde kom



De afbeeldingen zijn gebaseerd op de standaard wegprofielen van CROW. CROW is het Nederlandse kennisinstituut dat standaarden en richtlijnen ontwikkelt voor infrastructuur, verkeer en de openbare ruimte.

5

Spoor 2

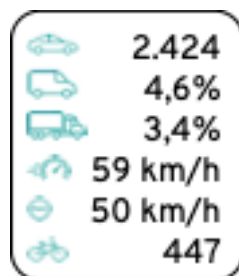
Specifieke locaties

Coevorderweg
Brug Bergentheim
Kloosterdijkbrug
Noorderweg
Brug Tonnendijk
Grote Puntbrug
Brug Daarlerveen
Kanaalweg Zuid
Wierdenseweg



Coevorderweg

De Coevorderweg bij Gramsbergen is een locatie waarover in de enquête veel opmerkingen zijn gemaakt. Deze opmerkingen hebben over het algemeen betrekking op de gereden snelheid en de hoeveelheid verkeer. De Coevorderweg is een 50 km/uur straat binnen de bebouwde kom, voorzien van fietssuggestiestroken. Ter hoogte van het gele kruis is een verkeerstelling geweest:



Zo'n 2.500 motorvoertuigen per dag en 8 procent (middel) zwaar verkeer is niet teveel voor deze weg. De V85 *) ligt op 59km/uur. Dat is aan de hoge kant, vooral vanwege de aanwezigheid van zo'n 450 fietsers per dag.

De aanwezigheid van de sportvelden is een extra aandachtspunt. Er worden vragen gesteld bij de aanrijroute van en naar de sportvelden. Het Hoge Holt is een smalle 30 km/uur straat waar passeren lastig is.

Mogelijke oplossingsrichtingen

Eénrichtingscircuit

De bewoners geven aan dat een éénrichtingscircuit naar de sportvelden helpt bij de afwikkeling rond de sportvelden. Daarvoor zou een verbinding gemaakt moeten worden van de Doorbraakweg naar de sportvelden. Het is een idee dat uitgewerkt kan worden maar vereist wel in volwaardig participatietraject omdat éénrichtingsoplossingen altijd positief ervaren wordt door een deel van de belanghebbenden maar ook altijd negatief voor een ander deel.

Weginrichting

De Coevorderweg zelf is een weg die uitnodigt om harder te rijden. Door de fietssuggestiestroken is de geleiding goed terwijl de wegbreedte niet erg smal oogt. De kruispunten met de brug en de Doorbraakweg zijn voorzien van een plateau. Formeel is het een weg binnen de bebouwde kom.

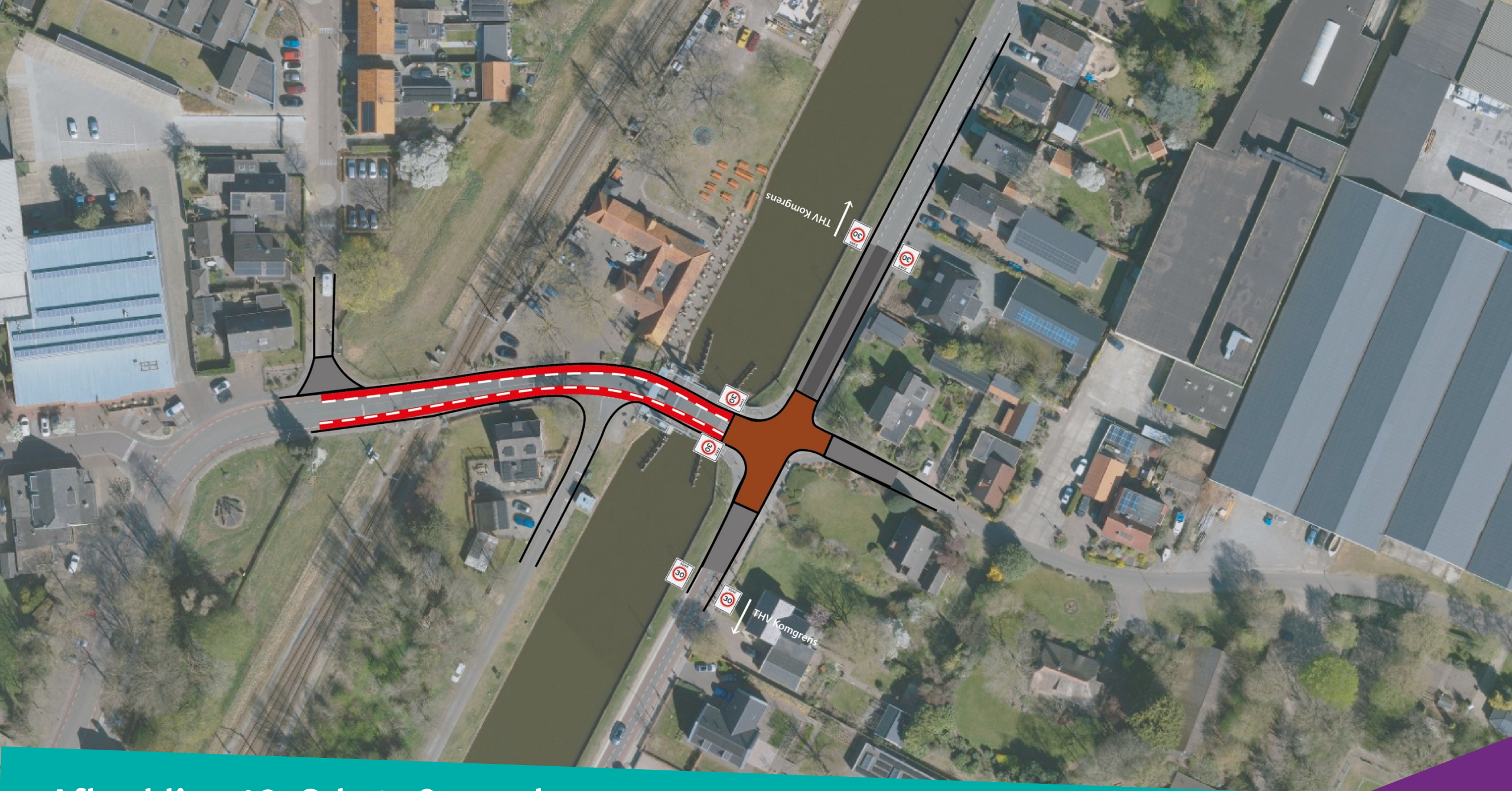


Maar door de omgeving van bedrijvigheid en de aanwezigheid van het kanaal, oogt het een weg buiten de bebouwde kom.

Een bijdrage aan het verminderen van de klachten over snelheid wordt gezocht in de weginrichting die duidelijker aangeeft dat het hier een weg binnen de bebouwde kom betreft. Daarbij sluiten we aan bij de algemene opzet van de wegencategorisering en de weginrichtingen langs het kanaal. Zie hoofdstuk 4.

We zien mogelijkheden voor het verbeteren van de situatie rond de brug. We constateren dat de fietsstroken aan de westzijde van het kanaal heel smal zijn en abrupt eindigen voor de spoorwegovergang. Het snelheidsregime van 50 km/uur en de voorrangregeling aan de oostzijde van de brug zorgen ervoor dat er relatief hard gereden wordt. We denken door de brug en de kruispunten aan weerszijden van de brug in een 30 km/uur regime op te nemen en de inrichting daarop aan te passen dat we veel snelheidsproblemen kunnen verminderen. Die 30 km/uur inrichting kan dan mogelijk ook worden doorgezet op de Coevorderweg. Daarbij is het verstandig de locatie van de bebouwde kom te heroverwegen omdat die niet overeenkomt met de omliggende bebouwing. In afbeelding 18 op blz 50 geven we een beeld van de mogelijke toekomstige situatie.



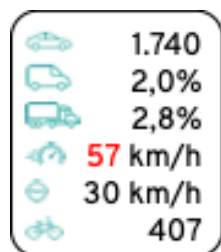


Afbeelding 18: Schets Coevorderweg

Brug Bergentheim

De brug in de van Roijensweg bij Bergentheim is een van de lokale oeververbindingen in het kanaal. De brug ligt binnen de bebouwde kom. Komend vanaf de N36 is de brug de dichtstbijzijnde mogelijkheid om aan de oostzijde van het kanaal te komen.

De hoeveelheid verkeer op de Kanaalweg-oost is met zo'n 1.750 voertuigen waarvan 5% (middel)zwaar verkeer niet buitensporig, de snelheid is wel hoog: de V85 is 57 km/uur waar 30 km/uur is toegestaan.



In de omgeving van de brug zijn in de periode 2023, 2024 en 2025 (t/m augustus) 2 ongevallen geregistreerd.

De klachten rondom de brug richten zich met name op de onoverzichtelijkheid van de brug en de bijbehorende kruispunten. Er is geen overzicht en je moet (te) ver oprijden om te zien of er verkeer over de brug komt. Ook worden opmerkingen gemaakt over de kwaliteit van het wegdek.

Mogelijke oplossingsrichtingen

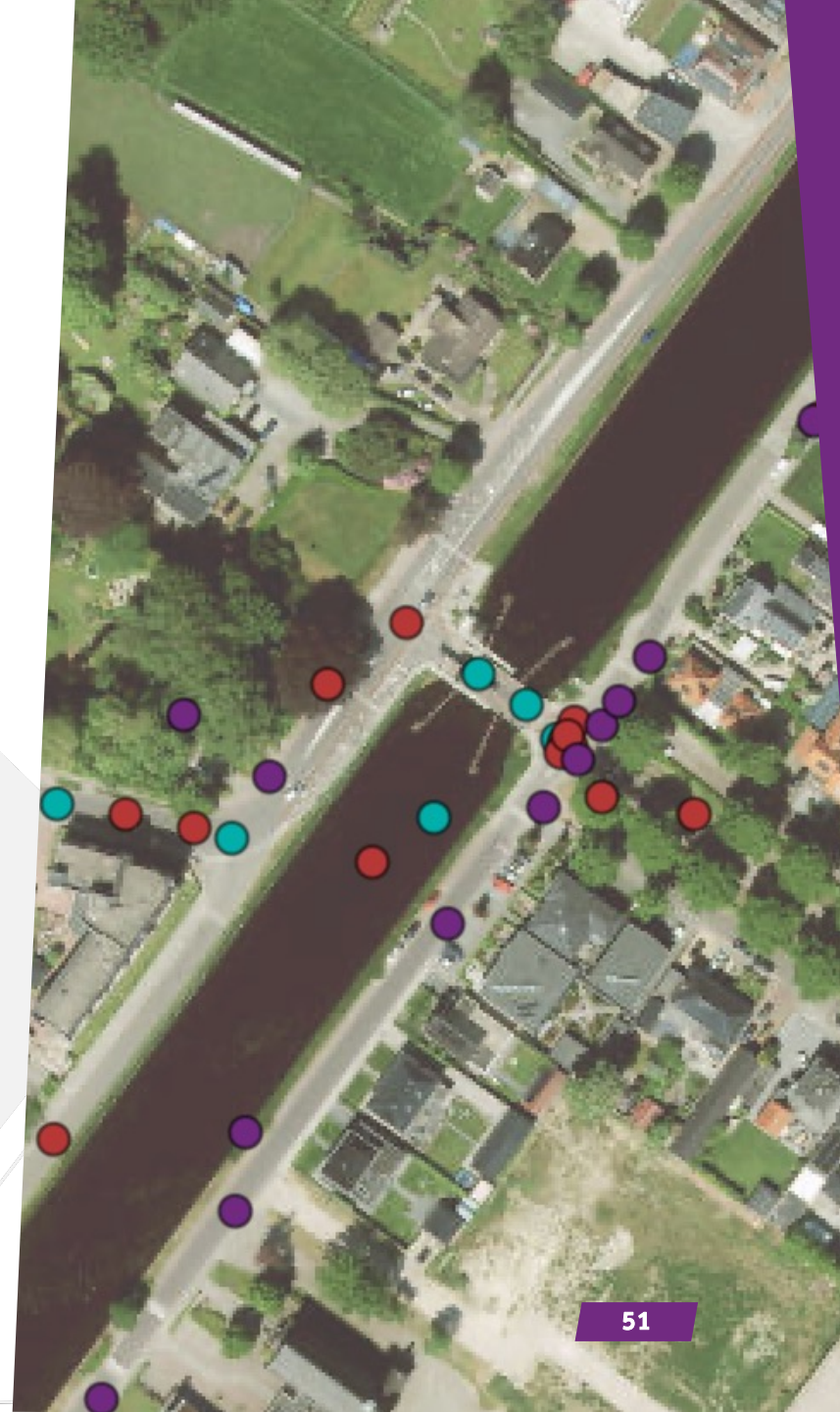
Reling

De omwonenden wijzen erop dat de spijlen van de brugreling ervoor zorgen dat er geen overzicht is op het brugdek. De suggestie uit de reacties is om om-en-om een spijl te verwijderen. Daardoor wordt de reling in het zicht minder een gesloten vlak. De tussen ruimte van de spijlen is echter aan regelgeving gebonden. Bijvoorbeeld om te voorkomen dat er kinderen tussen de spijlen door kunnen kruipen. Er bestaan echter wel andere vormgevingen van relingen die meer doorzicht opleveren.

Vanuit de provincie wordt betoogd dat het beperkte zicht een snelheidsremmend effect heeft. Op zich is dat een terechte constatering maar als het daarmee nog steeds onoverzichtelijk is dan wordt het verkeersveiligheidsdoel niet gehaald. We adviseren dan ook een andere vormgeving van de reling te kiezen. Deze vormgeving kan dan kanaal breed worden toegepast daar waar de reling een overzichtsprobleem veroorzaakt.

Kruispunten

Naast de reling kijken we ook naar de vormgeving van de kruispunten aan weerszijden. Het snelheidsregime is 50 km/uur. Ingrijpen in dat snelheidsregime kan meehelpen aan het verbeteren van de situatie.



Aan de oostkant gaat de weg over in een mooie laan met parallelwegen aan weerszijden. De fietsers komen van deze kant op een ongewone manier op het kruispunt terecht.

Aan de westzijde zijn opstelstroken gemaakt voor als de brug geopend is. De inrichting heeft een verkeersuitstraling wat uitnodigt om te hard te rijden. Om die reden stellen we voor om te onderzoeken in hoeverre de inrichting minder gericht op doorstroming van de auto's kan worden. Bijvoorbeeld door de voorsorteervakken niet nadrukkelijk aan te geven maar wel de ruimte te geven om voorbij de wachtrij te rijden tijdens een brugopening.

Daarbij hoort dan ook het terugbrengen van de maximum toegestane snelheid naar 30 km/uur met de bijbehorende inrichting.

We stellen voor de kruispunten te vereenvoudigen en onderdeel te maken van de 30 km/uur inrichting. Denk hierbij aan een oplossing zoals bij het kruispunt van de Drentse Hoofdvaart bij Hoogersmilde. (zie foto hiernaast). Hier werkt ook het type verlichting mee aan het benadrukken van het lagere snelheidsregime.

Door de fietsers iets voorbij het kruispunt van en naar de parallelwegen van de Van Roijensweg te leiden, wordt de situatie voor de fietsers duidelijk en veilig.



Voorbeeld open reling



Drentse Hoofdvaart Hoogersmilde





Zone 30 verplaatsen naar komgrens



Afbeelding 19: Schets Brug Bergentheim

Geleiderail Kanaalweg-oost

De geleiderail langs de Kanaalweg-oost is, net als de geleiderail langs de Kanaalweg-oost bij Mariëenberg, een doorn in het oog van de omwonenden. De klachten hebben met name betrekking op de (on)mogelijkheden van het passeren van zwaar verkeer.

De geleiderails zijn geplaatst vanwege stabiliteitsberekeningen van de damwand van het kanaal. Grotere bovenbelasting van de grond direct naast het kanaal zou de stabiliteit van de damwand in gevaar kunnen brengen. Dat betekent dat de geleiderails niet zomaar weggehaald kunnen worden. De zorgen van de omwonenden dat zware voertuigen elkaar moeilijk kunnen passeren, zijn echter relevant.

Om die reden is het voorstel om met de direct omwonenden van de geleiderails in overleg gaan of op andere manieren de problemen oplosbaar zijn. Wellicht zijn er passeerhavens te realiseren, kan de weg verbreed worden met een strook gefundeerde halfverharding of andere oplossingen die met de direct belanghebbenden besproken kunnen worden.



Kloosterdijkbrug

De Kloosterdijkbrug bij Mariënberg is een belangrijke oeververbinding tussen Mariënberg en het oostelijk deel, Sibculo en de N341. De brug ligt buiten de bebouwde kom. De kruispunten aan de weerszijden zijn gelijkwaardige kruispunten. De maximum toegestane snelheid uit alle richtingen is 60 km/uur.

In de omgeving van de brug zijn in de onderzochte periode vier ongevallen geregistreerd, veelal op het oostelijk kruispunt.

De Westerweg ten noorden van het kruispunt is een doodlopend straatje ter ontsluiting van een aantal percelen. De klachten rondom de brug richten zich met name op de onoverzichtelijkheid van de brug. De kruispunten zijn gelijkwaardig maar dat lijken weggebruikers zich slechts beperkt te realiseren waardoor verkeer van rechts geen voorrang krijgt.

De oversteek voor de fietsers vanaf de brug, linksaf naar het fietspad van de Westerweg zuid wordt als lastig beschreven.

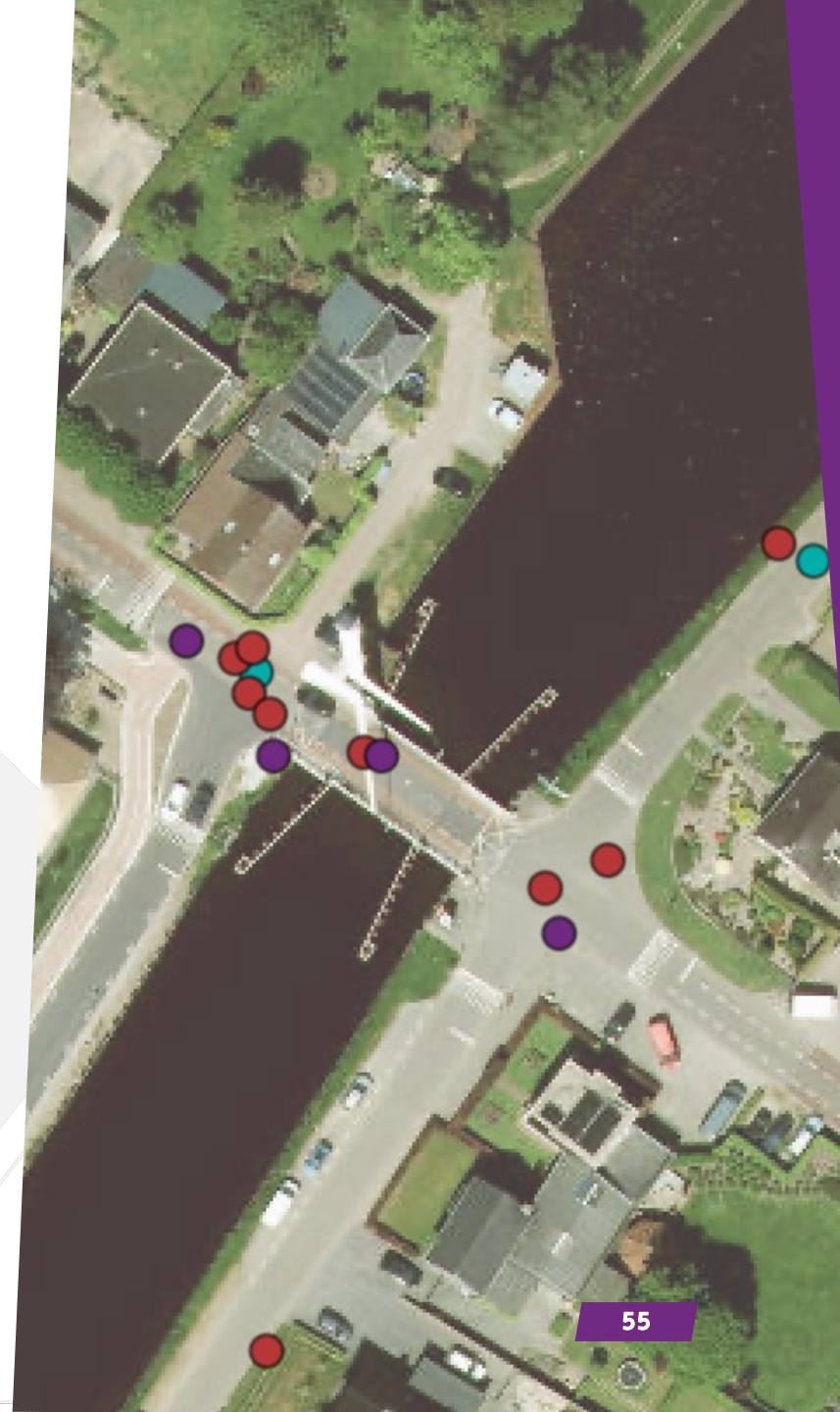
Bij brugopeningen ontstaan onwenselijke situaties door verkeer dat de wachtrij passeert en daardoor in de problemen komt.

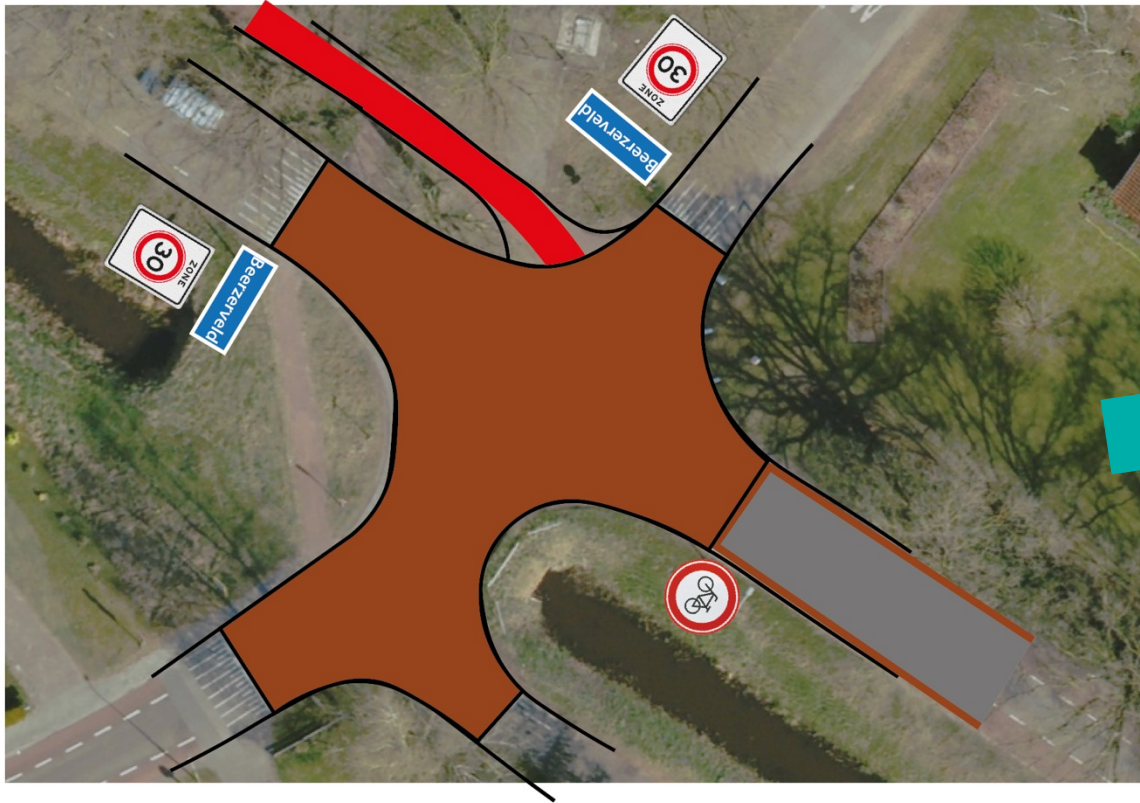
Mogelijke oplossingsrichtingen

Snelheid

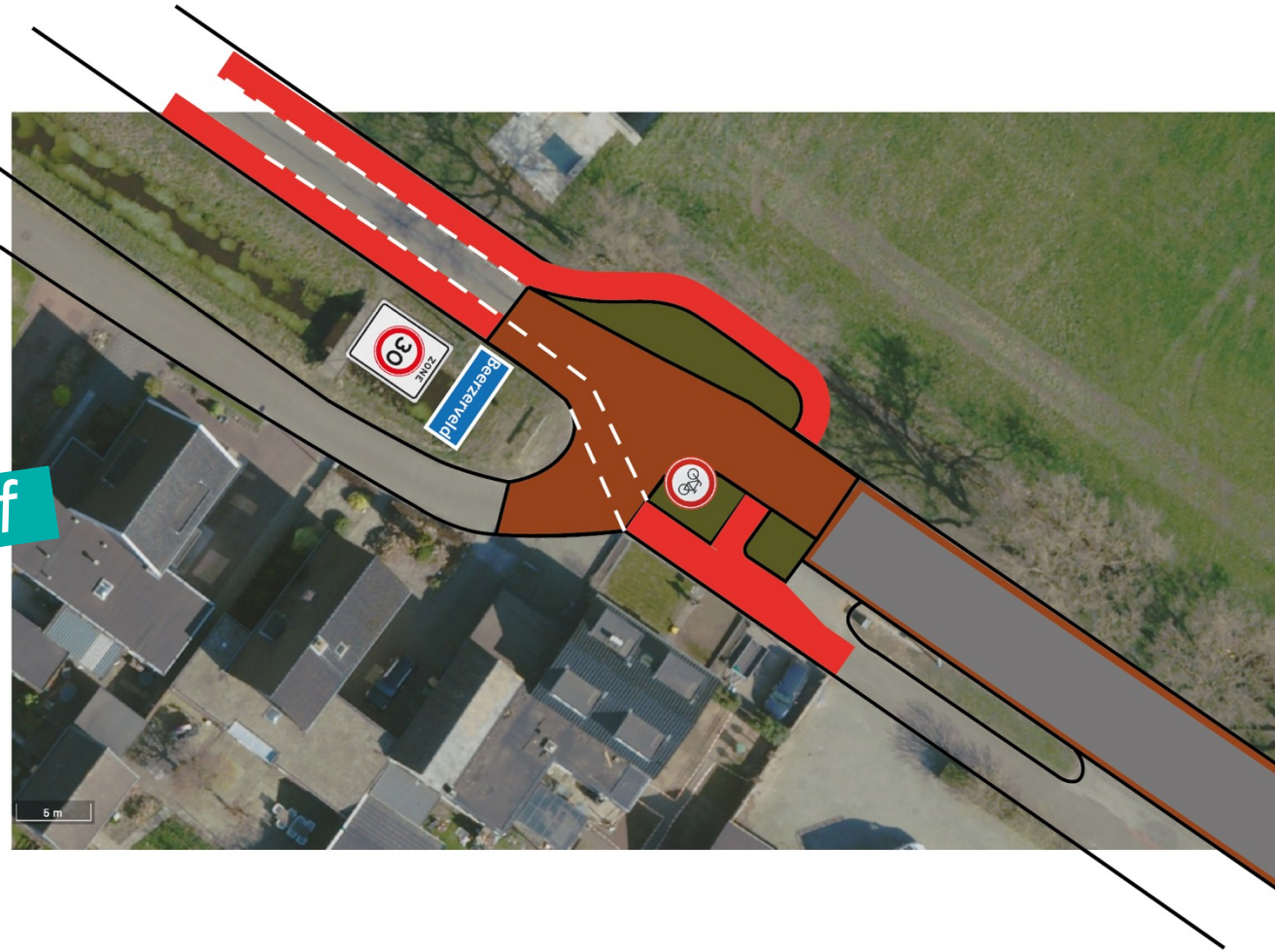
De brug ligt buiten de bebouwde kom. De omgeving heeft echter de uitstraling van een bebouwde kom. Om die reden stellen we voor een bebouwde kom in te stellen en tegelijker tijd de omgeving van de brug naar een 30 km/uur regime te brengen. Om dat te bewerkstelligen is aan de westzijde een logische plek nodig om de bebouwde kom in te stellen. Daar zijn twee locaties voor aan te wijzen: Op het kruispunt met de Beerzerhaar, hier begint de bebouwing aan de zuidzijde van de Kloosterdijk. Een andere mogelijke locatie is ter hoogte van de Kloosterdijk 48. Hier eindigt de parallelweg en gaat een fietspad verder. Op beide locaties ligt het voor de hand om de fietsers van de rijbaan te halen. Daarmee wordt het eenvoudiger de fietsers op het kruispunt bij de brug op een duidelijke manier te geleiden. (Zie afbeelding 20: Schets aanpassingen bebouwde kom op blz 56).

Aan de oostzijde is één heldere plek aan te wijzen waar de bebouwde kom in zou moeten gaan: ter hoogte van de wetering (zie afbeelding 21: Schets aanpassingen bebouwde kom 2 op blz 57).





of



Afbeelding 20: Schets varianten aanpassen bebouwde kom



Afbeelding 21: Schets aanpassen bebouwde kom 2

Inrichting

Een lagere snelheid draagt bij aan betere situatie maar neemt de onoverzichtelijkheid niet weg. Om die reden adviseren we de kruispunt lay-out aan te passen. We stellen voor het kruisingsvlak aan weerszijden en op de brug een zelfde uitstraling te geven met de 30 km/uur – verblijfsgebied uitstraling als uitgangspunt. Eén verhardingssoort en -kleur, geen markeringen en voorrangregelingen.

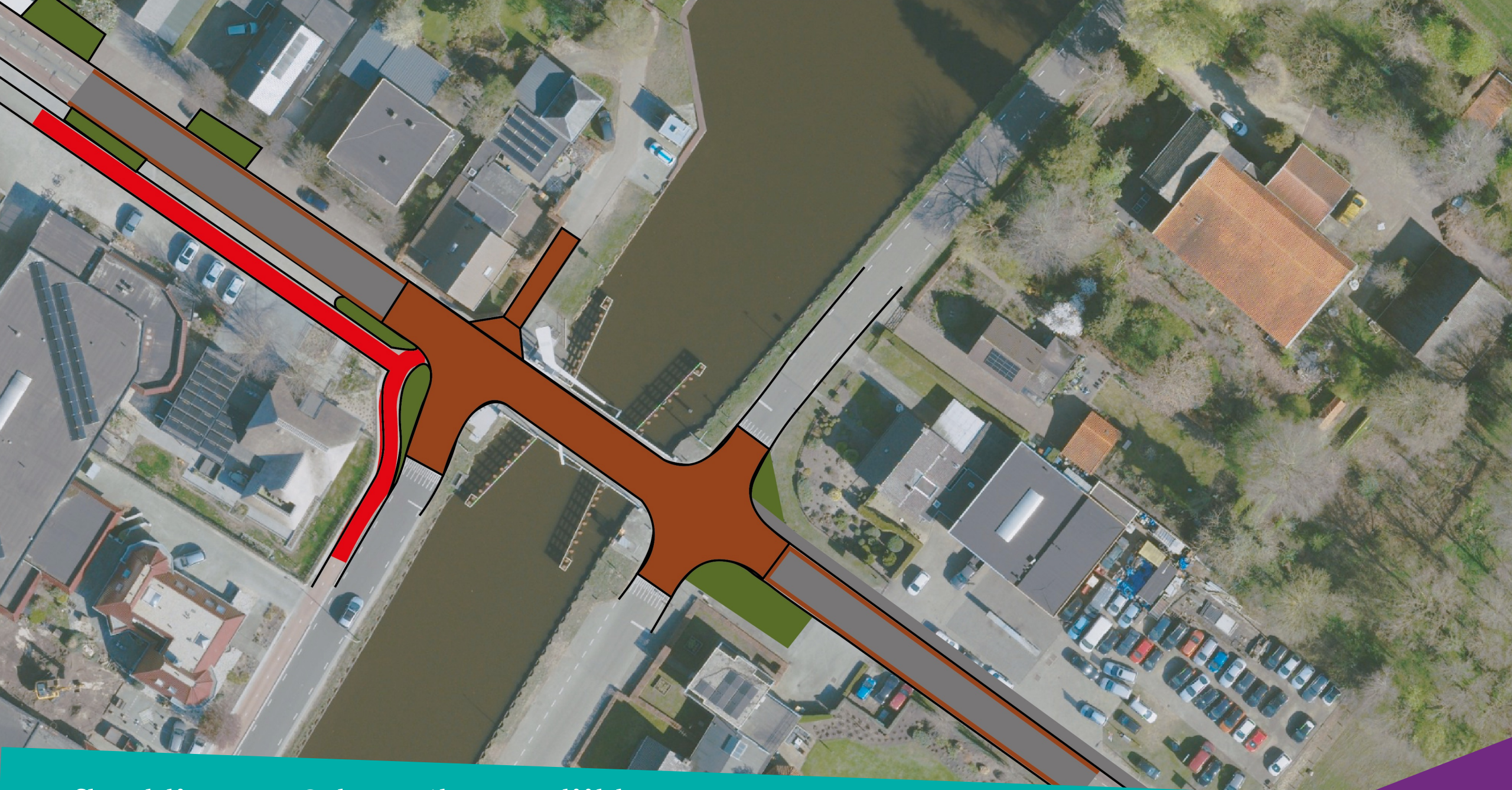
Met name het oostelijk kruispunt kan compacter waarmee de snelheid ook omlaag gaat. Vanzelfsprekend moet (middel)zwaar verkeer de bochten kunnen maken maar door het kruispunt te verkleinen wordt de gehele situatie overzichtelijker.

Wanneer de fietsers niet op de rijbaan van de westelijke Kloosterdijk rijden dan wordt de oversteek op het westelijk kruispunt de belangrijkste en enige oversteek voor fietsers. Op het kruispunt zelf kan daar nog extra aandacht op gevestigd worden.

We adviseren de noordelijke tak van het westelijk kruispunt aan te sluiten met een inrit constructie waarmee de voorrang geregeld is.

(Zie ook afbeelding 22: Schets Kloosterdijkbrug op blz 59)





Afbeelding 22: Schets Kloosterdijkbrug

Noorderweg

De Noorderweg bij Vroomshoop is de westelijk gelegen route van en naar Vroomshoop. Binnen de bebouwde kom heeft de weg een maximum toegestane snelheid van 50 km/uur, buiten de bebouwde kom geldt 60 km/uur als maximum toegestane snelheid. Het wegprofiel wijzigt niet bij de kombegrenzing. Halverwege het deel binnen de bebouwde kom gaat het vrijliggende fietspad over naar fietssuggestiestroken.

Op het traject zijn in de periode 2023, 2024 en 2025 (t/m augustus) drie ongevallen geregistreerd.

De klachten van omwonenden richten zich met name op de trillingshinder van zwaar verkeer (ook van zware scheepvaart), snelheid en de inrichting.

Ook de fietsovergang van fietspad naar fietssuggestiestroken wordt als problematisch ervaren.

Mogelijke oplossingsrichtingen

Met name de overgang van buiten de bebouwde kom naar binnen de bebouwde kom verdient verbetering. Er is geen enkele wijziging in het profiel van de weg waardoor het ook niet duidelijk is dat er een ander weggedrag wordt verwacht. Dat betekent dat de overgang bij de komgrens opnieuw ontworpen moet worden. Dat leidt ook tot een gewijzigd wensprofiel van het deel binnen de bebouwde kom.

Omdat trillingen een veel genoemd probleem zijn op deze plek stellen we voor de mogelijkheid te onderzoeken om het stuk binnen de bebouwde kom tot 30 km/uur te maken. Daarmee is het mogelijk dat de overgang van fietspad naar fietsstroken bij de komgrens wordt gelegd.

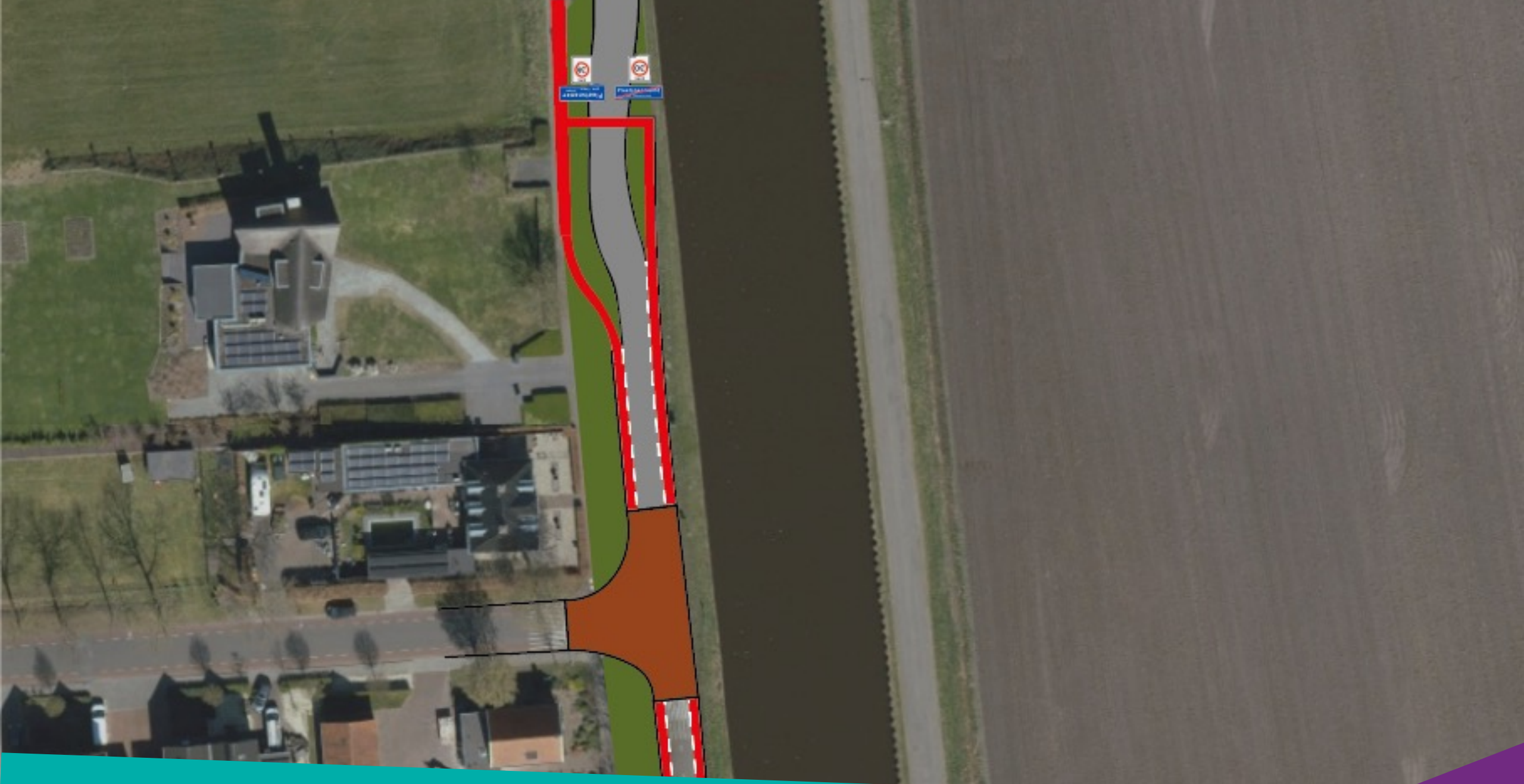
Dat betekent dat we voorstellen de bebouwde kom verder naar het zuiden op te schuiven, vlak voor de Lindenlaan. Bij de nieuwe bebouwde komgrens kan gebruik gemaakt worden van de al aanwezige slinger maar deze kan nadrukkelijker gemaakt worden zodat er ook echt een snelheidsremmend effect van uit gaat.

De bebouwde kom overgang kan worden gebruikt om te wisselen van fietsstroken naar vrijliggend fietspad. Daarmee verandert op deze plek ook het wegprofiel wat bijdraagt aan een lagere snelheid.

Het deel binnen de kom kan dan 30 km/uur gemaakt worden. Dat kan betekenen dat meer snelheidsremmers nodig zijn. Zoals eerder benoemd zijn er mogelijkheden om daarvoor de zogenaamde busvriendelijke drempel toe te passen waar de fietsstroken aan weerszijden omheen geleid worden. Zo is er een snelheidsremmend effect met weinig tot geen trillingshinder en blijft het voor de fietsers comfortabel.

We verwachten van de snelheidsreductie ook een vermindering van de trillingsoverlast.





Afbeelding 23: Schets Noorderweg

Brug Tonnendijk

De brug Tonnendijk is een belangrijke oeververbinding in Vroomshoop. De brug is gelegen in de Tonnendijk binnen de bebouwde kom van Vroomshoop. De Tonnendijk is ook wel bekend als de N341, een doorgaande verbinding tussen de N36, Vroomshoop, Den Ham en Ommen. De kruispunten aan de weerszijden van de brug zijn voorrangskruispunten. Op de Tonnendijk – Hamerstraat geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Hetzelfde geldt voor Schoolstraat en Noorderweg in noordelijke richting. In zuidelijke richting geldt op zowel Oranjestraat als de Hoofdstraat een maximum toegestane snelheid van 30 km/uur.

In de omgeving van de brug zijn van 2023 tot en met augustus 2025 zes ongevallen geregistreerd, vijf daarvan op het kruispunt ten oosten van de brug. Alle ongevallen kennen uitsluitend materiele schade als afloop.

Op zowel de Oranjestraat als de Hoofdstraat geldt een verbod voor vracht- en landbouwverkeer. Waarbij op de Hoofdstraat een uitzondering voor laden en lossen geldt.

De klachten rondom de brug richten zich met name op de snelheid van het verkeer en de drukte van het verkeer. De drukte zorgt regelmatig voor lange wachtrijen zo stelt men en dat maakt oversteken onveilig. Datzelfde geldt voor de hoge snelheid. Men geeft ook aan dat de route als doorgaande route door het centrum functioneert. Zo gaat veel zwaar verkeer en gewoon verkeer door het dorp.

Mogelijke oplossingsrichtingen

Snelheid

Vanuit de bewoners wordt de suggestie gedaan dat de snelheid verlaagd zou moeten worden, hardrijders moeten worden aangepakt. De Tonnendijk is een relatief lange en brede rechte weg met fietsstroken. Ten westen van de brug gaat de weg over in de Hamerstraat. De wegingdeling en de snelheid blijven gelijk echter de weg wordt behoorlijk smaller.

Uit gegevens blijkt dat de snelheid op de Tonnendijk regelmatig overschreden wordt.

Komend uit het oosten (N36) is de overgang naar het centrum van Vroomshoop niet helder. De weg versmalt geleidelijk en er is niet een echte overgang waar te nemen. Voor de Brug stellen we twee varianten voor die beide zorgen voor een heldere overgang. Daarmee wordt aan de weggebruiker duidelijk gemaakt dat je in een ander gebied terecht komt waar dan ook ander verkeersgedrag noodzakelijk is.

In variant 1 (zie afbeelding 24: Schets Tonnendijk variant 1 op blz 64) stellen we een middenberm voor die net ten oosten van de brug begint. Verkeer kan niet langer rechtdoor rijden en moet uitwijken. Dat heeft een snelheidsremmend effect. Door de middenberm in te richten met groen of kunst of iets dergelijks, passend bij een verblijfsgebied wordt extra aandacht gevestigd op het feit dat de weggebruiker in een andere omgeving terecht komt.

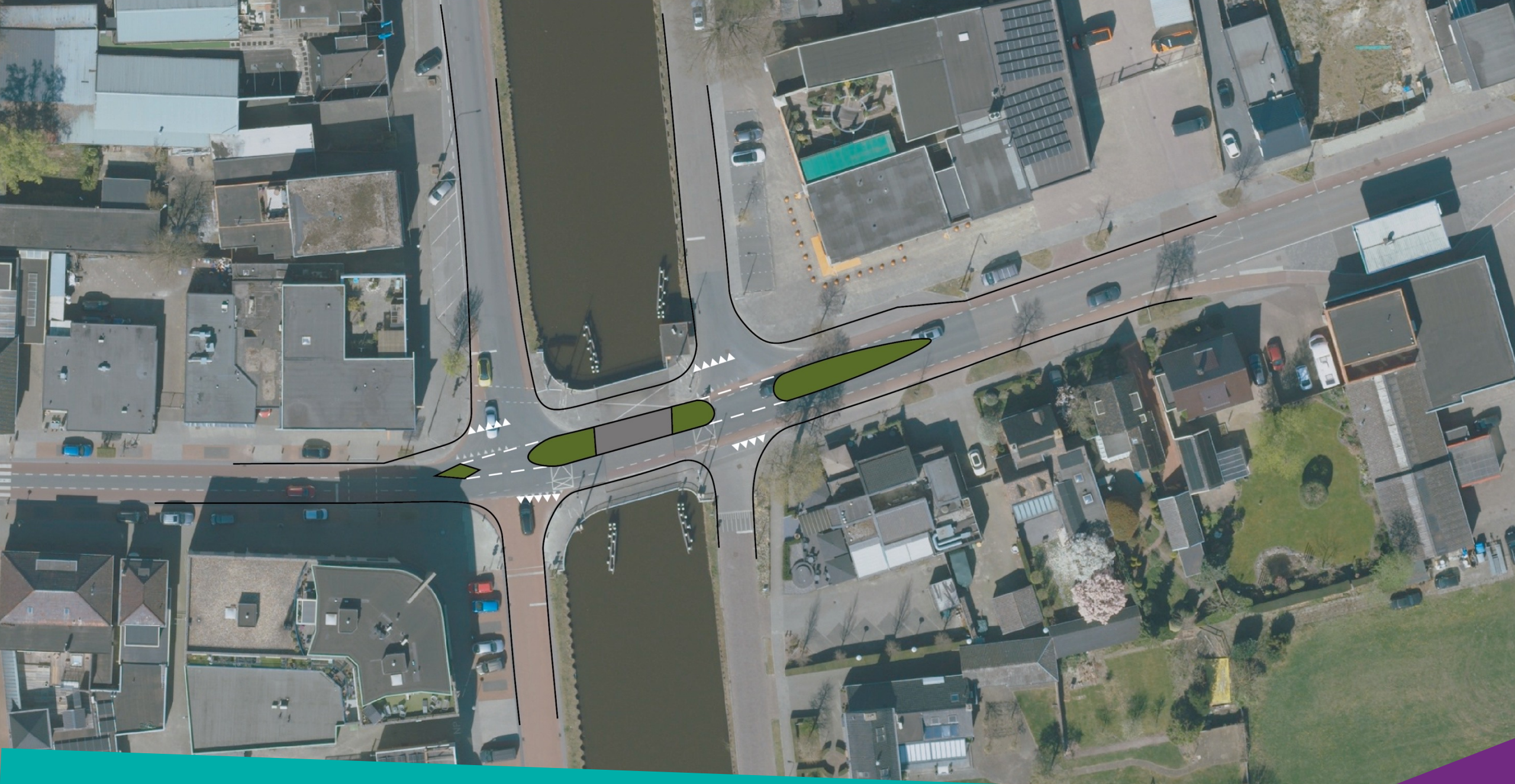


In variant 2 (zie afbeelding 25: Schets Tonnendijk variant 2 op blz 65) maken we net ten oosten van het oostelijk kruispunt een duidelijke overgang. Door een kleine versmalling aan te brengen en een plateau daarop volgend wordt duidelijk dat de situatie veranderd. Na de versmalling stellen we voor om het profiel te beginnen zoals dat nu ook in het centrum van Vroomshoop zelf ligt. De overgang van ‘doorstromen’ naar ‘centrumgebied’ wordt daarmee naar de oostzijde van de brug getrokken.

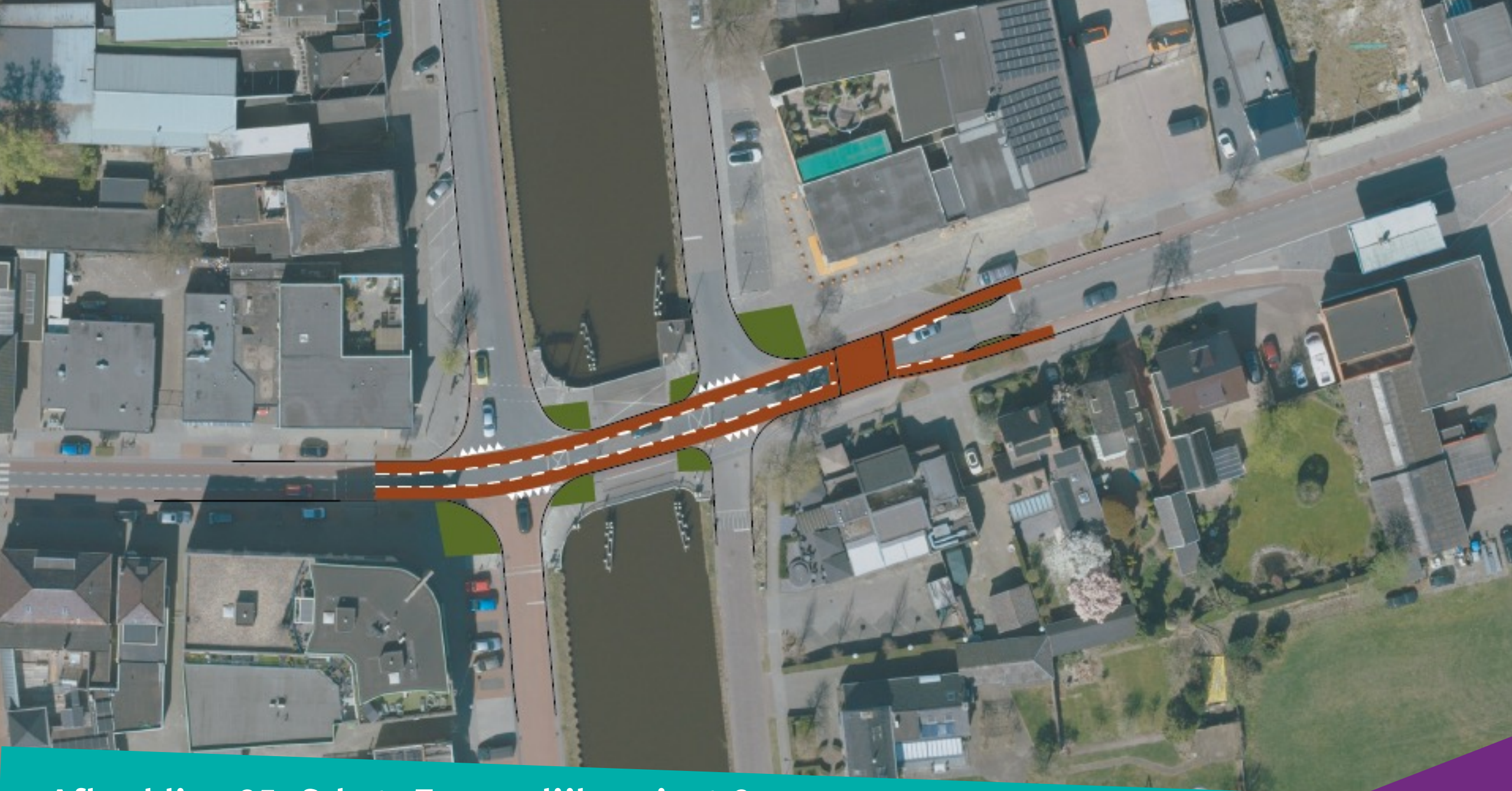
De verlichting langs de Tonnendijk is die van een stroomweg (een weg bedoeld om veel verkeer zo goed mogelijk te laten doorstromen). Ook de huidige lampen langs de weg dragen bij aan het idee dat je hier harder mag/kunt rijden dan wenselijk is.

We stellen voor om de verlichting af te stemmen op het gewenste snelheidsgedrag. Dus bij 30 km/uur verblijfsgebieden lage lichtmasten met een paaltop armatuur. Het is lastig genoeg om gewenst snelheidsgedrag af te dwingen dus alle mogelijkheden die beschikbaar zijn moeten worden ingezet om het gewenste verkeersgedrag duidelijk te maken. Om daarbij het juiste verlichtingsniveau te halen is het wel nodig dat er meer lantaarnpalen komen dan er nu staan.





Afbeelding 24: Schets Tonnendijk variant 1



Afbeelding 25: Schets Tonnendijk variant 2

Grote Puntbrug/Vriezenveenseweg fiets

De Grote Puntbrug is ten zuiden van de brug Tonnendijk de tweede oeververbinding in Vroomshoop. Ook deze brug is gelegen binnen de bebouwde kom van Vroomshoop. De Grote Puntbrug is gelegen in het verlengde van de Europasingel en gaat aan de westzijde over in de wegen Puntkolk en Zwolsekanaal. Aan weerszijden van het water sluiten de Oranjestraat en Hoofdstraat aan op de Europasingel en Puntkolk. Aan de oostzijde van de brug ligt in zuidelijke richting een fietsdoorsteek die aansluit op de Vriezenveenseweg. De Vriezenveenseweg zelf is uitgebogen en sluit tientallen meters ten oosten van de brug aan op de Europasingel.

Alleen op de Oranjestraat geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur. Op alle andere wegen geldt 50 km/uur als maximum toegestane snelheid. Naast een rijbaan voor autoverkeer is de brug voorzien van fietspaden aan weerszijden. Aan de noordzijde in tweerichtingen en aan de zuidzijde in een richting. Langs de Europasingel liggen vrijliggende fietspaden maar op alle andere 50-wegen zijn fietsstroken aangebracht.

In de (ruimere) omgeving van de brug zijn in de periode van 2023 – aug 2025 drie ongevallen geregistreerd, één ongeval had wel letsel als gevolg. Op zowel de Oranjestraat als de Hoofdstraat geldt een verbod voor vracht- en landbouwverkeer.

De klachten rondom de brug richten zich met name op de hoeveelheid verkeer en de inrichting van de situatie. De situatie wordt als onduidelijk ervaren, er zijn veel verkeersstromen die onlogisch zijn en waar op gelet moet worden. Zo wordt gesteld dat op de aansluiting Hoofdstraat – Puntkolk niet altijd voorrang wordt verleend aan fietsers. Dit geldt ook voor de aansluiting van de Vriezenveenseweg op de fietsdoorsteek.

Mogelijke oplossingsrichtingen

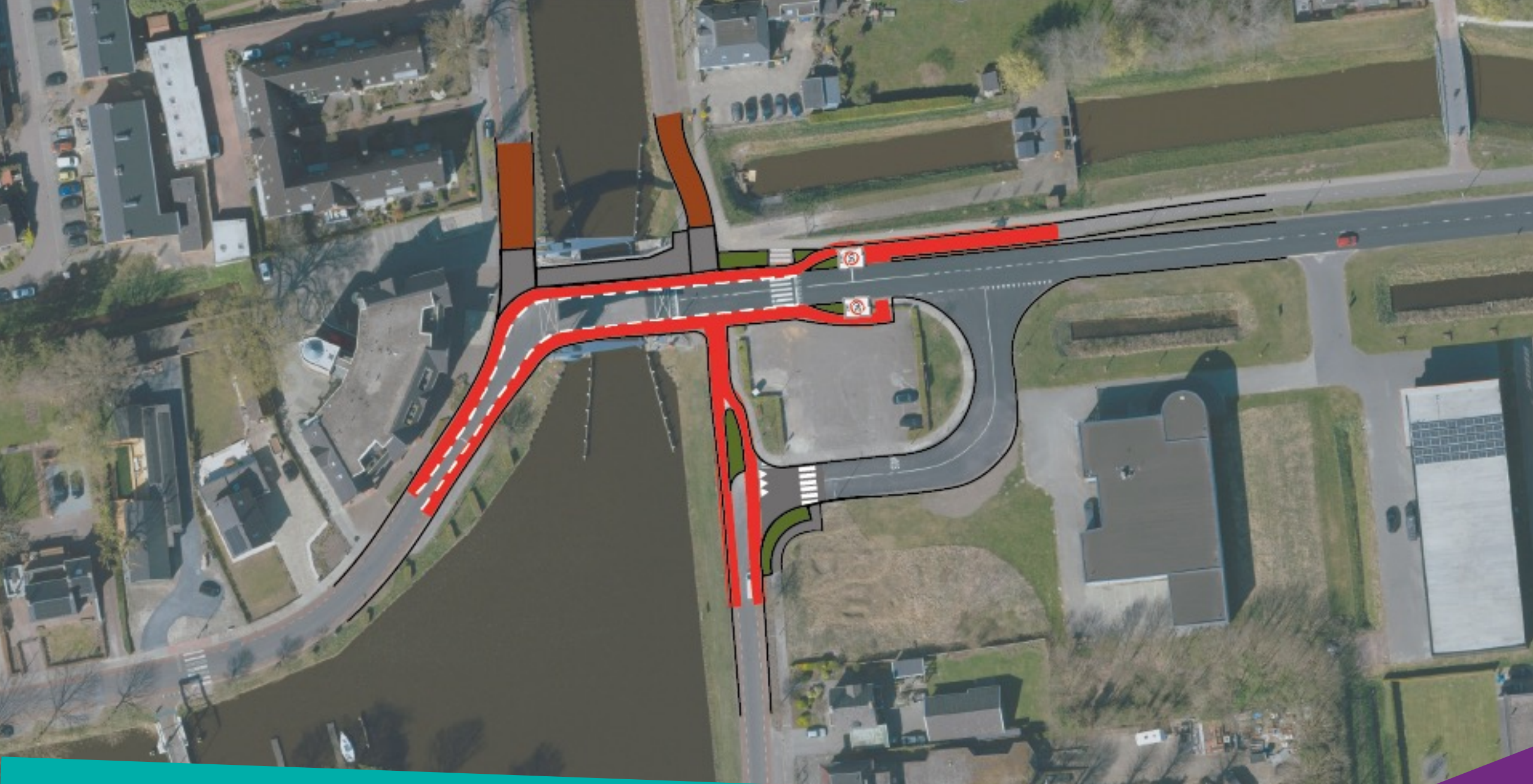
We stellen voor om de omgeving van de brug naar 30 km/uur te brengen. Dat wil zeggen dat de brug zelf als een gebiedsontsluitingsweg 30 km/uur zou worden ingericht, de Hoofdstraat en de Oranjestraat worden Erftoegangswegen 30 km/uur. De voorrang van beide straten op de Puntkolk/Europasingel wordt geregeld met inritconstructies.

Op de Puntkolk/Europaweg stellen we voor de positie van de fietser prominenter te maken. Dat draagt bij aan het comfort voor de fietser en heeft een snelheidsremmend effect.

De voorrang van de fietsers van en naar het zuiden aan de oostzijde van het kanaal kan worden verhelderd door het zebrapad te verleggen. Daardoor kan een automobilist eerst de voetgangers voorrang verlenen en daarna de fietsers. Daarmee wordt de overzichtelijkheid voor de automobilist die voorrang moet verlenen vergroot.

(zie afbeelding 26: Schets Grote Puntbrug op blz 67)





Afbeelding 26: Schets Grote Puntbrug

Brug Daarlerveen

De brug in de Spoorstraat te Daarlerveen is de enige oeververbinding tussen Vroomshoop en Vriezenveen. De Spoorstraat loopt richting het station van Daarlerveen en vervolgens naar de Daarlerweg. Aan de westzijde van het kanaal liggen de Kerkstraat en Gerard Nijlandstraat. Aan de oostzijde ligt de Brugstraat, ook wel bekend als de N750. Op de Brugstraat en de brug geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur. Op de aansluitende wegen aan de westzijde geldt 30 km/uur als maximum toegestane snelheid.

De inrichting van de Brugstraat ter hoogte van de brug is niet lang geleden gewijzigd. Er zijn opstelstroken aangebracht waardoor het doorgaande verkeer op de Brugstraat vrij door kan rijden als afslaand verkeer moet wachten voor de brug. Op de brug geldt een doorgangsregeling, de rijbaan op de brug is te smal om gemotoriseerd verkeer in twee richtingen gelijktijdig te laten passeren.

Op het kruispunt aan de westzijde van de brug heeft in de laatste vijf jaar een ongeval plaatsgevonden.

De klachten rondom de brug richten zich op de combinatie van groot landbouw- en vrachtverkeer, de hoge intensiteit op de N750 en op het gegeven dat de brug smal is. De brug is een bottleneck en heeft grote invloed op de doorstroming waarbij de doorgangsregeling regelmatig genegeerd wordt.

Fietsverkeer en schoolgaande kinderen gebruiken de kruispunten en de brug ook en moeten zo door het verkeer heen bewegen.

Mogelijke oplossingsrichtingen

De doorgangsregeling op de brug is een bron van frustratie en problemen. Omdat het overzicht op de brug niet optimaal is rijden automobilisten regelmatig de brug op terwijl ze eigenlijk voorrang zouden moeten verlenen. Een mogelijke oplossing hiervoor bestaat uit het verbreden van de rijbaan op de brug. Er lijkt tussen de relingen voldoende ruimte te zijn om hier soepeler mee om te gaan. In afbeelding 27: Schets brugdek Daarlerveen op blz 70, onderzoeken we die mogelijkheid. We denken dat een goede voetgangers verbinding aan de zuidzijde van de brug een goede oversteek mogelijkheid voor voetgangers oplevert. Bij deze mogelijkheid hoort wel een disclaimer: niet onderzocht is of de brug constructie dit ook aan kan.



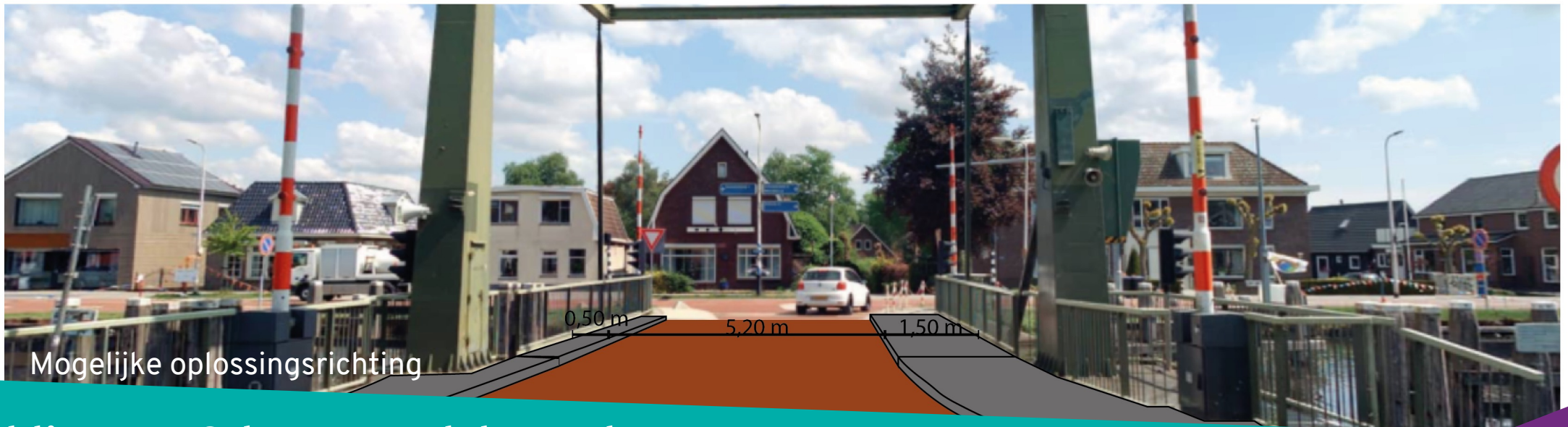
De weginrichting aan de oostzijde is die van een stroomweg. Met name de markering en de lichtmasten geven die uitstraling. We stellen voor om die inrichting aan te passen.

Dat zou kunnen op een vergelijkbare wijze als we voorstellen bij de brug Bergentheim (referentie Drentse Hoofdvaart) maar ook door kleinere aanpassingen zoals verbeeld op afbeelding 28: Schets brug Daarlerveen op blz 71.

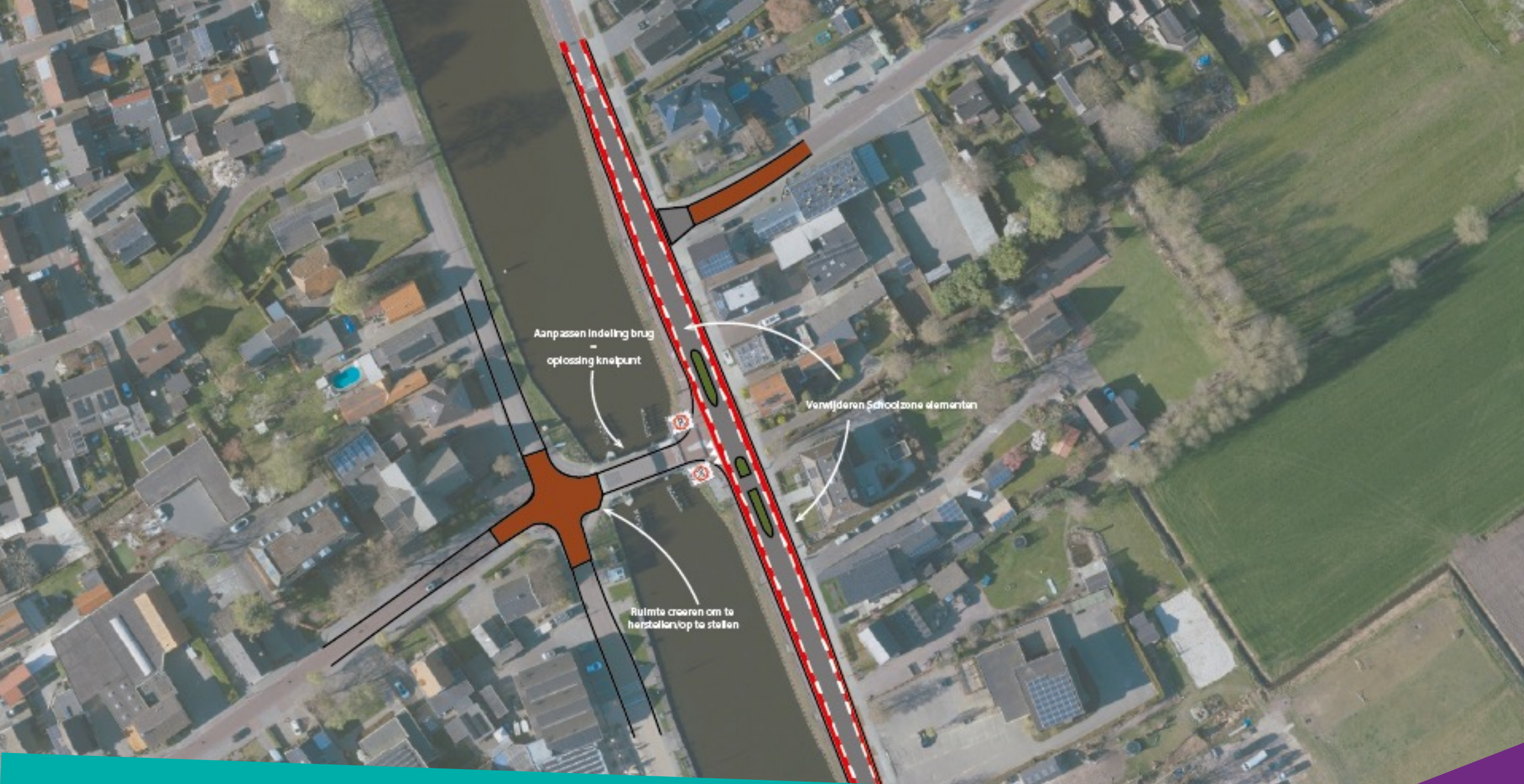
We zien mogelijkheden om aan de zuidwestzijde een opstelvak te maken waar personenauto's de doorgangsregeling kunnen afwachten.

We richten ons ook op het verlagen van de snelheid op de Brugstraat.





Afbeelding 27: Schets Brugdek Daarlerveen



Afbeelding 28: Schets Brug Daarlerveen

Kanaalweg Zuid

De Kanaalweg Zuid te Vriezenveen ligt aan de oostzijde van het kanaal en gaat vanaf het Westeinde in zuidelijke richting. Binnen de bebouwde kom geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur en is de straat uitgevoerd in klinkerverharding. De weg loopt buiten de bebouwde kom verder richting Aadorp en heeft daar een maximumsnelheid van 60 km/uur. De inrichting buiten de bebouwde kom is gelijk aan die binnen de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom zijn een drietal drempels aangebracht en een plateau op het kruispunt met de Verzetstraat.

Aan het begin van de Kanaalweg Zuid geldt een verbod voor vrachtverkeer tussen de Verzetstraat en het Westeinde. In zuidelijke richting is geen verbod zichtbaar.

Op de weg tussen de kruispunten hebben zich geen ongevallen voorgedaan in de onderzochte periode. De klachten hebben met name betrekking op de snelheid van het verkeer in combinatie met het gegeven dat fietsers op de rijbaan horen te rijden. Daarbij zorgt de hoge snelheid ook voor geluids- en trillingsoverlast.

Verder zijn er klachten over de hoeveelheid verkeer, bewoners hebben aangegeven dat het een sluiproute betreft tussen Vriezenveen en Aadorp. Ten slotte geven bewoners aan dat ze zorgen hebben over de nieuwbouwontwikkelingen Vriezenveen en Aadorp en de ontsluiting op de Kanaalweg

Zuid. Ze vrezen meer verkeer als gevolg daarvan.

Mogelijke oplossingsrichtingen

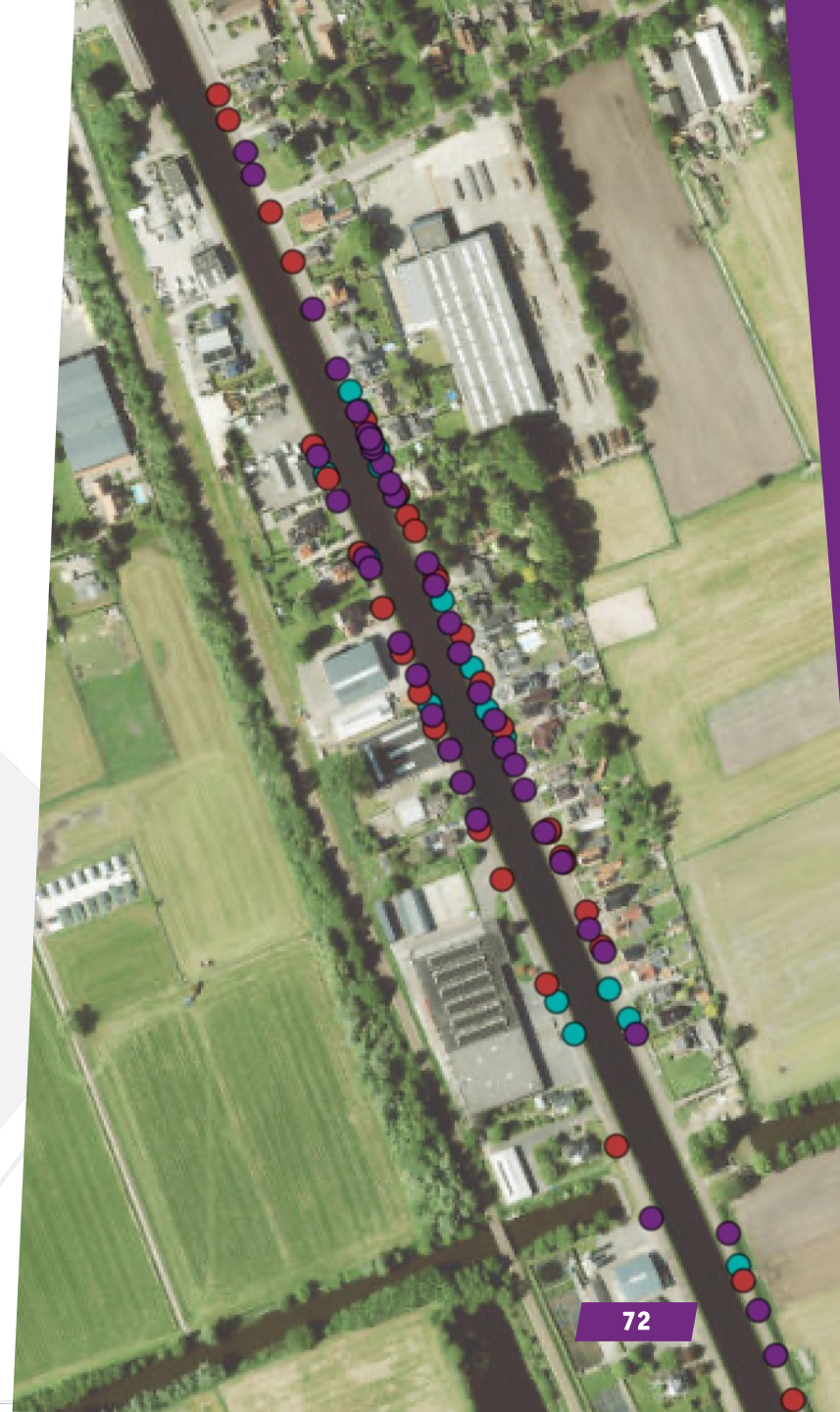
Hoeveelheid verkeer en sluipverkeer

Hoeveel verkeer echt sluipverkeer is moet verder worden onderzocht. Als sprake is van sluipverkeer dan kan het alternatief van de Aadorpweg mogelijk een oplossing zijn. Dit lijkt in ieder geval van toepassing voor vrachtverkeer. Het is zaak hier meer op te sturen bijvoorbeeld met bewegwijzering, of (indien mogelijk) hardere maatregelen toe te passen.

Weginrichting aanpassen

Het verschil tussen de situatie binnen en buiten de bebouwde kom is beperkt. Het is niet aannemelijk dat weggebruikers hun snelheid in voldoende mate aanpassen. Het wijzigen van de inrichting en aanpassen van de wegbreedte kan effectief zijn. We stellen voor om de bebouwde komgrens duidelijker vorm te geven, en dat op een vergelijkbare manier te doen langs het hele kanaal.

De drempels veroorzaken trillingshinder. Deze zouden vervangen kunnen worden (en nieuwe toegevoegd) door de eerder genoemde busvriendelijke drempels. Afwisselend met links en rechts een doorgang voor de fiets. In de afbeelding 29: Referentie busvriendelijke drempels op blz 73, zien we hoe dat succesvol wordt toegepast op de Raalterweg in Wijhe.





Afbeelding 29: Referentie busvriendelijke drempels

Raalterweg in Wijhe

Wierdenseweg

Aan de westzijde van het kanaal tussen de N749 en het Westeinde ligt de Wierdenseweg. Het is een relatief smalle straat die de woningen en een aantal bedrijven ontsluit.

De weg is voorzien van smalle fietsuggestiestroken en een strookje dat bedoeld lijkt voor voetgangers. Deze strook is op gelijke hoogte uitgevoerd om ruimte te bieden aan (vracht) verkeer dat elkaar wil passeren.

De Wierdenseweg heeft een snelheidsregime van 50 km/uur.

De route wordt gebruikt door verkeer dat van en naar Bedrijvenpark Twente noord rijdt via de noordelijke ontsluiting van dat bedrijven terrein.

De route van de Wierdenseweg richting het Bedrijvenpark Twente noord is een achteruitgang van het bedrijvenpark. De weg is slechts 3 meter breed en de bermen worden kapot gereden door elkaar passerende voertuigen. Voor motorvoertuigen is het bedrijvenpark goed en ruim ontsloten via de aansluiting op de N36 van de Bedrijvenparksingel, en via de Parallelweg op de Aadorperweg.

Mogelijke oplossingsrichtingen

De bezwaren van de drukte op de smalle Wierdenseweg en de kapotgereden noordelijke ontsluiting van het Bedrijvenpark zijn op te lossen met een tweetal

samenhangende maatregelen.

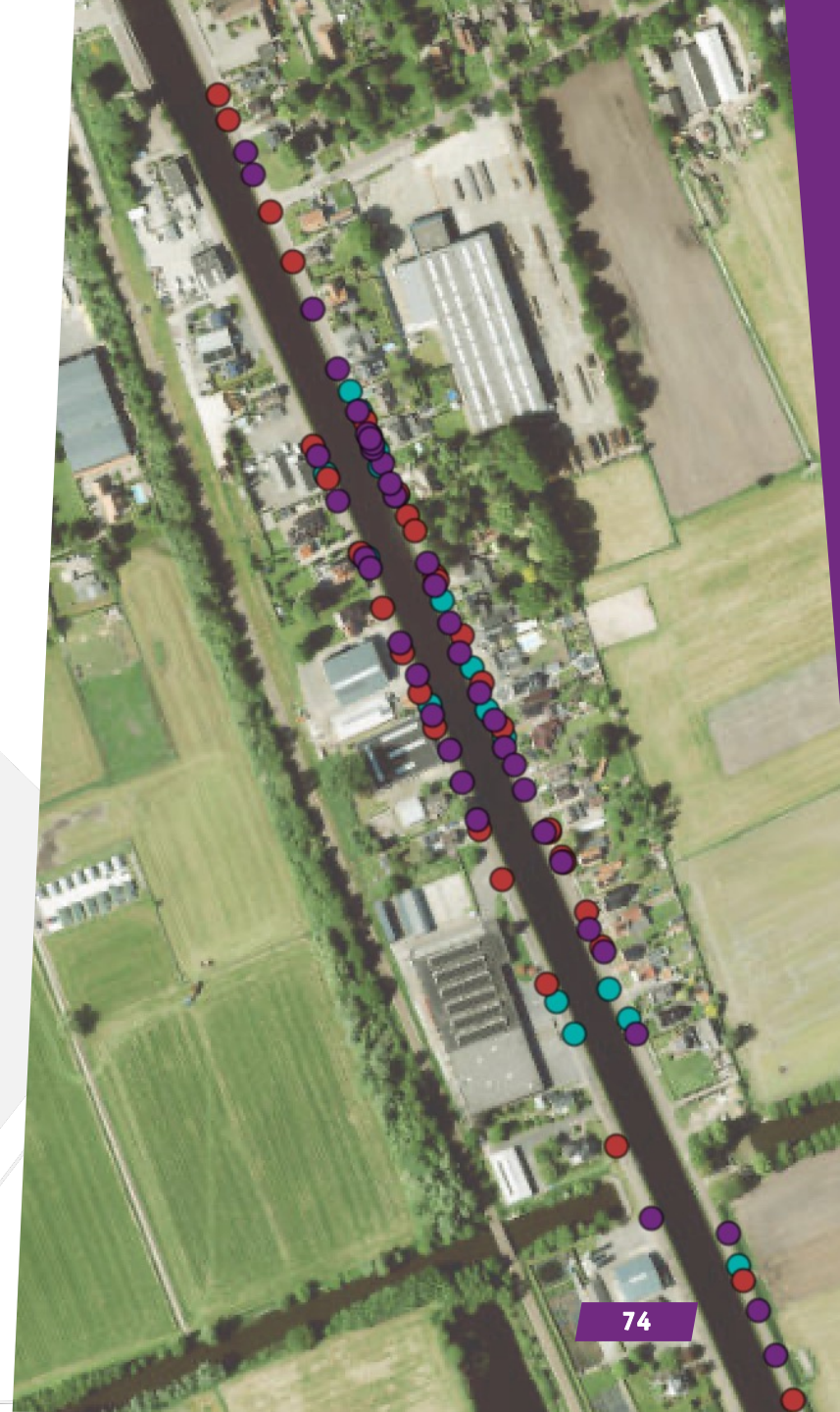
De noordelijke ontsluiting van het Bedrijvenpark is een achteruitgang voor het gemotoriseerde verkeer. We stellen voor deze te sluiten voor gemotoriseerd verkeer en uitsluitend als langzaam verkeersroute in te richten. Dat kan op het bestaande asphalt en vergt een afsluitende inrichting aan beide einden van de route. (zie Afbeelding 30: Schets Bedrijvenpark Twente Noord op blz 75)

Hierdoor wordt sluipverkeer voorkomen en komt het autoverkeer daar te rijden waar het gewenst is.

De maatregel biedt aanknopingspunten voor het versterken van langzaamverkeersroutes in de omgeving, zoals een wandelronde kanaal.

We stellen voor om de Wierdenseweg opnieuw in te richten en daarbij éénrichtingsverkeer in te stellen van zuid naar noord. Dat heeft tot gevolg dat de beperkte openbare ruimte anders kan worden ingericht: een smalle rijbaan naar het noorden, een goede fietsstrook in zuidelijke richtingen (het éénrichtingsverkeer hoeft niet te gelden voor langzaam verkeer) en een fatsoenlijk verhoogd trottoir. De Wierdenseweg kan dan ingericht worden als een 30 km/uur erftoegangsweg. (zie Afbeelding 31: Schets Wierdenseweg op blz 76)

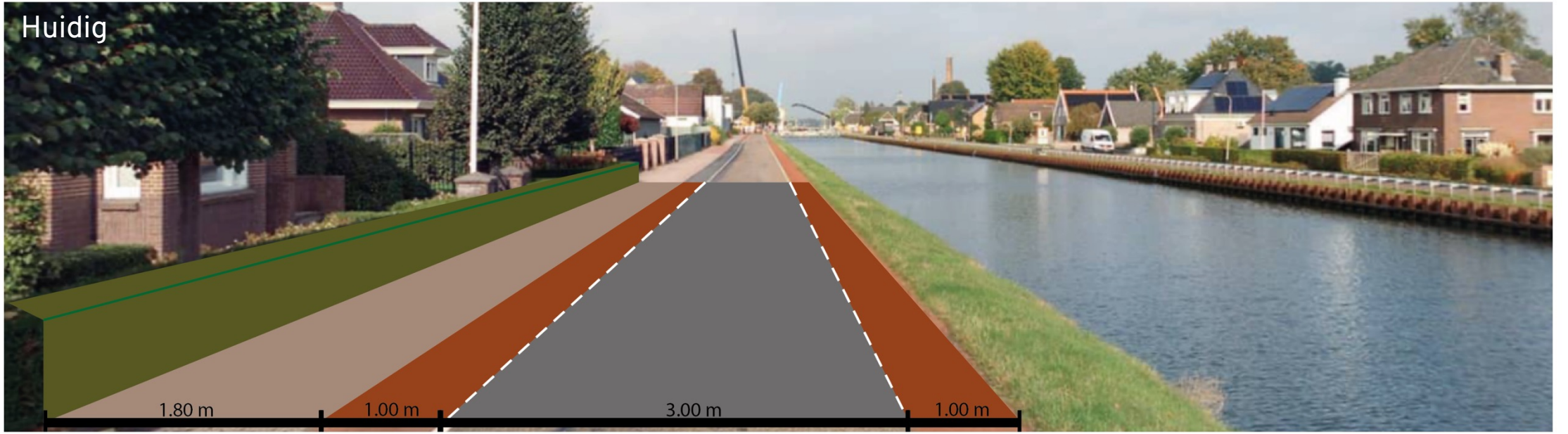
Hierdoor zal er geen sluipverkeer meer plaatsvinden vanaf de brug Westeinde richting het zuiden.



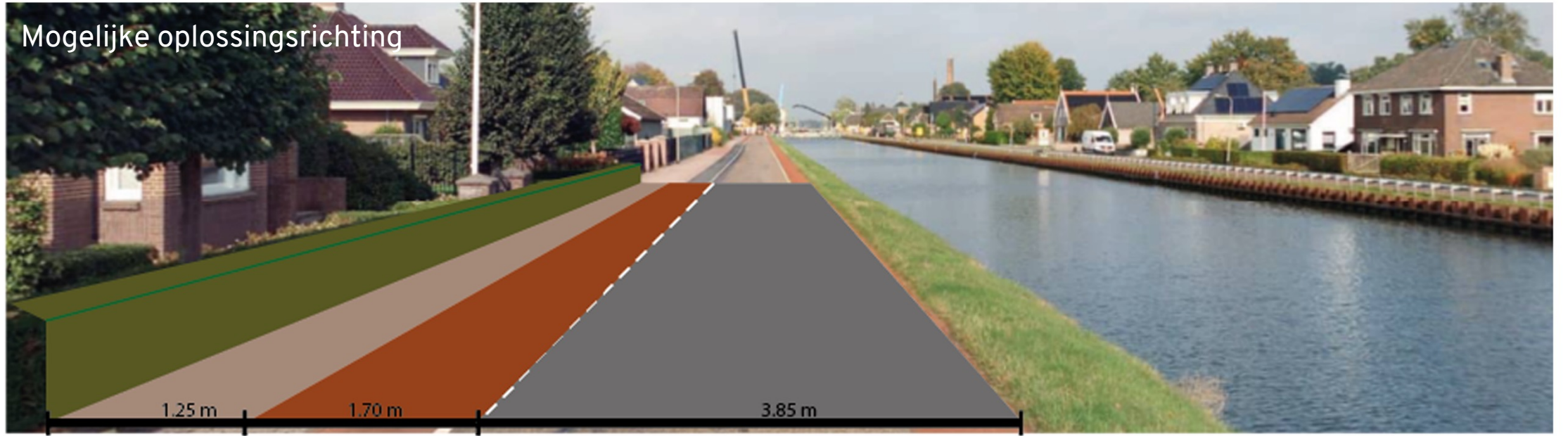


Afbeelding 30: Schets Bedrijvenpark Twente Noord

Huidig



Mogelijke oplossingsrichting



Afbeelding 31: Schets Wierdenseweg

6

Spoor 3

Onderhoud



Trillingsklachten, drempels en onderhoud

In de enquêtereacties komt op veel plekken de opmerking terug dat trillingen veroorzaakt worden door slecht wegdek, verzakte bermen of andere zaken die onderhoudsgerelateerd zijn. Daarnaast worden ook veel van de drempels en plateaus genoemd als veroorzaker van trillingshinder. Verkeersveiligheid en trillingen zijn de twee belangrijkste klachten langs het kanaal. Het is dus van belang aan deze trillingsoorzaken aandacht te besteden. In afbeelding 32 (op blz 79) zijn alle drempels en plateaus weergegeven die trillingshinder opleveren. In afbeelding 33 op blz 80 en in de tabel op blz 81, zijn alle andere punten weergegeven die door gebreken in of aan de weg, trilling veroorzaken.

Snelheidsremmende maatregelen

Eerder hebben we in Spoor 1 al aangegeven dat we adviseren om, waar nodig, de verticale snelheidsremmers (drempels en plateaus) om te zetten naar (varianten van) de busvriendelijke drempel.

Dat is een advies dat voor alle wegen langs het kanaal geldt. De punten die in afbeelding 32 zijn weergegeven geven op dit moment trillingsklachten. Om die reden adviseren we om

prioriteit te geven aan de hier genoemde punten. Een schouw ter plaatse kan helderheid geven over de oorzaak: is er sprake van een onderhoudsprobleem, zijn er andere aanwijsbare oorzaken of is het beter de drempel te vervangen door een busvriendelijk exemplaar.

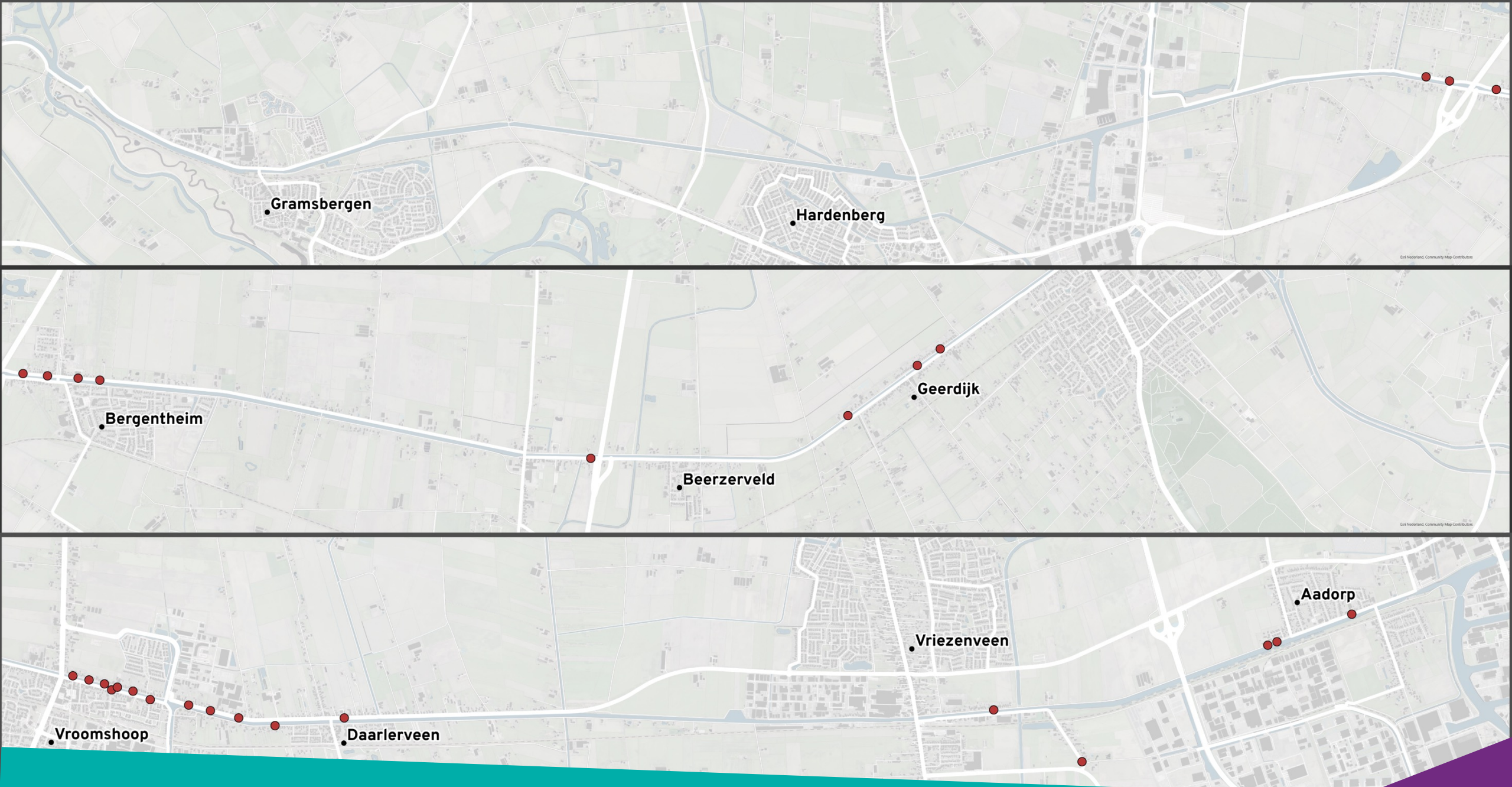
Onderhoudsklachten

De punten uit afbeelding 33 op blz 79 zijn punten waar trillingen worden ervaren als gevolg van gebreken aan de weg. Er zijn meer onderhoudsklachten maar niet altijd gerelateerd aan trillingen.

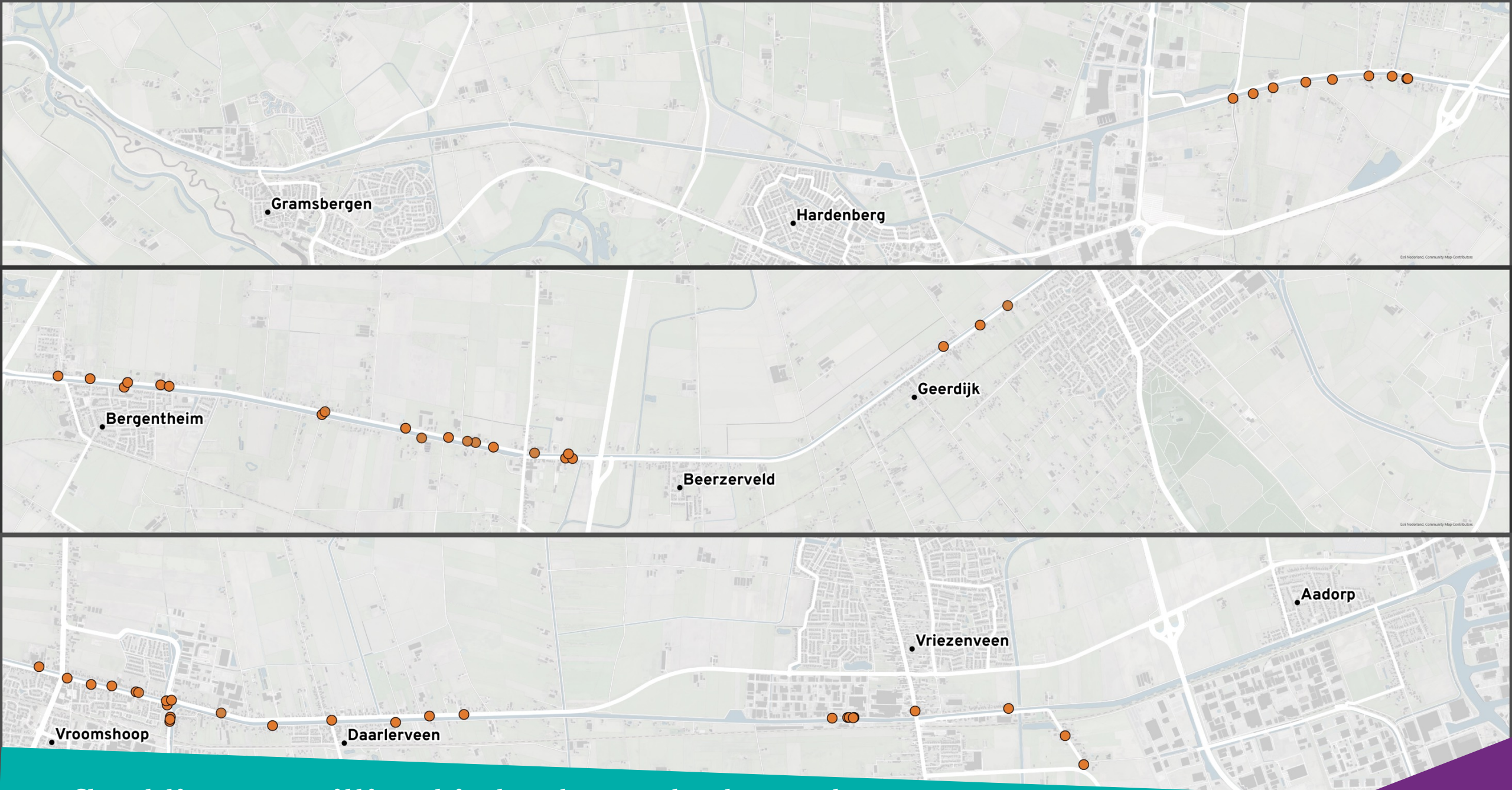
Deze punten kunnen worden opgelost in de reguliere onderhoudsprogramma's. Dat betekent echter dat punten uit dit overzicht langdurig niet aangepakt zullen worden. We adviseren daarom met de vijf gemeenten en de provincie een onderhoudscampagne op te zetten. We denken dan aan een periode van een aantal weken waar tegelijkertijd langs het hele kanaal deze (vaak kleine) punten op te lossen.

Het oplossen van deze verzameling kleine punten die grote overlast veroorzaken, zorgt dan voor een zeer substantiële bijdrage aan het verlichten van de trillingsklachten langs het kanaal.





Afbeelding 32: Trillingshinder door snelheidsremmende maatregelen



Afbeelding 33: Trillingshinder door gebrek aan de weg

Gemeente	Locatie	Type
Hardenberg	Kanaalweg West tussen Bruchterbeekweg en oprit N343	Hele traject
	Bergentheim - Kanaalweg West tussen Kerkweg en De Jongstraat	Specifieke locaties
	Bergentheim - Kanaalweg Oost tussen Van Roijensweg en huisnummer 43	Specifieke locaties
	De Gouden Ploeg	Specifieke locaties
	Kanaalweg Oost ten zuiden van de brug	Specifieke locaties
	Kanaalweg West tussen Tweede Elsweg en huisnummer 9	Specifieke locaties
Ommen	Kanaalweg Oost tussen Boerendijk en huisnummer 4	Hele traject
	Oosterweg tussen Kloosterdijk en huisnummer 3a	Hele traject
	Westerweg tussen huisnummers 9 en 15	Hele traject
	Oosterweg ter hoogte van huisnummer 7	Specifieke locaties
Twenterand	Schoolstraat tussen Geerdijkbrug en Fortwijk	Specifieke locaties
	Noorderweg tussen huisnummer 51 en komgrens	Hele traject
	Schoolstraat tussen huisnummer 17 en 4	Hele traject
	Hoofdstraat tussen Julianastraat en Stationslaan	Specifieke locaties
	Oranjestraat tussen huisnummer 20 en kruidenlaan	Hele traject
	Zwolse kanaal - Grote Puntbrug	Hele traject
Hellendoorn	Vriezenveenseweg tussen Europasingel en Kalkwijk	Specifieke locaties
	Kerkstraat tussen huisnummers 26 en 16	Specifieke locaties
	Brug Daarlerveen	Specifieke locaties
	Gerhard Nijlandstraat tussen komgrens en huisnummer 20	Specifieke locaties
	N750 tussen Veenkanaal en Nieuweweg	Specifieke locaties
Almelo	Kanaalweg noord tussen huisnummer 52 en Weitzelweg	Hele traject
	Westeinde ten oosten van de Vriezenveenbrug	Specifieke locaties
	Kanaalweg Zuid tussen huisnummer 49 en komgrens	Hele traject
	Wierdenseweg tussen N749 en Kanaal	Specifieke locaties

Disclaimer: De punten op de kaart zijn geplaatst door de mensen die de enquête hebben ingevuld. Het kan zijn dat de 'prikkers' niet exact op de juiste plek zijn neer gezet.

Tabel: Locaties trillingshinder door gebrek aan de weg

7

Conclusies en advies



Algemeen

De grote hoeveelheid van 1.090 punten die de omwonenden van het kanaal hebben aangegeven in de enquête geeft aan dat overlast door zwaar verkeer een belangrijk onderwerp is.

We hebben in drie sporen de problemen van oplossingsrichtingen voorzien:

Spoor 1: Hier zetten we in op uniforme snelheidsregimes, eenduidige weginrichting, gerichte gedragsbeïnvloeding en gerichte handhaving.

We adviseren ook een netwerkstudie te starten naar gebiedsoplossingen en in te zetten op een verbeterd gebruik van de N36.

Spoor 2: We hebben een negental locaties die heel specifiek aandacht vragen. Daar hebben we voorstellen voor gedaan die de problemen verbeteren.

Spoor 3: Een gezamenlijke intensieve onderhoudscampagne leidt tot het op grote schaal verlichten van de problemen door veel kleine punten in één keer op te lossen.

Participatie

De omwonenden en andere belanghebbenden zijn goed aangehaakt bij dit traject over overlast Zwaar verkeer. Ook de andere projecten die spelen langs het kanaal zoals de

toekomstvisie van het kanaal, de gebieds- en dorpsvisies die gemaakt worden, staan in de belangstelling bij de belanghebbenden. Het is zaak dit momentum te benutten en te behouden.

Per onderwerp en locatie specifieke aanpak is een eigen participatietraject belangrijk. Zowel in de verdere uitwerking en detaillering van de ideeën als tijdens de aanleg ervan.

Van belang is dat de provincie en gemeenten hierin samen blijven optrekken.

Vervolg

Het is nu zaak om de mogelijke oplossingsrichtingen verder te concretiseren. Gemeenten en provincie leggen de onderhoudsplanning en -budgetten naast de voorgestelde oplossingsrichtingen om zo inzichtelijk te maken wat, wanneer meegenomen kan worden in het reguliere onderhoud.

We adviseren om ook het verder concretiseren van de mogelijke oplossingsrichtingen in samenspraak met de omwonenden te doen. De samenwerking tussen gemeenten en provincie is daarbij van groot belang.



Bijlage

Vragenlijst enquête



De enquête

De onderstaande teksten zijn de letterlijke teksten zoals deze in de digitale enquête zijn verschenen.

Op de wegen langs het kanaal rijdt veel verkeer. Tijdens bijeenkomsten over de toekomstfunctie voor het kanaal gaven veel bewoners aan overlast te ervaren. Vooral van zwaar wegverkeer zoals vrachtwagens en landbouwvoertuigen. Trillingen in huis, geluidshinder of onveilige verkeerssituaties zijn daarbij het meest genoemd. Om deze overlast beter in beeld te brengen hebben we uw ervaring nodig. In deze vragenlijst kunt u aangeven waar en wanneer u overlast ervaart op de wegen langs het kanaal. Wat merkt u voor uw deur of in uw straat? En welke oplossingen ziet u?

Inleiding

Geachte deelnemer, Fijn dat u deze vragenlijst wilt invullen. Op de wegen langs het kanaal rijdt veel verkeer. Tijdens bijeenkomsten over de toekomstfunctie voor het kanaal gaven veel bewoners aan overlast te ervaren. Vooral van zwaar wegverkeer zoals vrachtwagens en landbouwvoertuigen. Trillingen in huis, geluidshinder of onveilige verkeerssituaties zijn daarbij het meest genoemd. Om deze overlast beter in beeld te brengen hebben we uw ervaring nodig. In deze vragenlijst kunt u aangeven waar en wanneer u overlast ervaart op de wegen langs het kanaal. Wat merkt u voor uw deur of in uw straat? En welke oplossingen ziet u?

Wat doen we met de informatie?

Met de informatie die de komende weken opgehaald wordt, maken gemeenten en provincie een actieplan. In dat plan komen voorstellen om de verkeerssituatie op de wegen langs het kanaal

waar mogelijk te verbeteren. Soms zijn dat concrete maatregelen, in andere gevallen zijn het voorstellen voor vervolgonderzoek. Er wordt gekeken naar wat wel, maar ook wat niet kan. Zo willen we bijvoorbeeld niet dat de overlast wordt verplaatst naar andere wegen in de directe omgeving. Het actieplan is naar verwachting in de eerste helft van 2026 klaar. De gemeenten en de provincie besluiten over het actieplan en de uitvoering.

De vragenlijst is anoniem

Wij kunnen niet zien wie wat antwoordt. Wel vragen we naar uw postcode om te zien waar de reacties vandaan komen. Dat helpt ons om met goede vervolgcacties te komen.

Door wie wordt deze vragenlijst uitgevoerd?

In opdracht van de Provincie Overijssel en de vijf betrokken gemeenten is deze vragenlijst opgesteld door BonoTraffics, een verkeerskundig adviesbureau uit Kampen.

Meer informatie en/of vragen?

Op de website [www.overijssel.nl/kanaal-adh](<https://www.overijssel.nl/kanaal-adh>) leest u meer over de aanpak overlast zwaar wegverkeer. Met vriendelijke groet, De werkgroep 'Aanpak overlast zwaar wegverkeer Kanaal Almelo – De Haandrik' Namens Provincie Overijssel en de gemeenten Almelo, Hardenberg, Hellendoorn, Ommen en Twenterand.

uw postcode om te zien waar de reacties vandaan komen. Dat helpt ons om met goede vervolgcacties te komen.

Door wie wordt deze vragenlijst uitgevoerd?

In opdracht van de Provincie Overijssel en de vijf betrokken gemeenten is deze vragenlijst opgesteld door BonoTraffics, een verkeerskundig adviesbureau uit Kampen.

Meer informatie en/of vragen?

Op de website www.overijssel.nl/kanaal-adh leest u meer over de aanpak overlast zwaar wegverkeer.

Met vriendelijke groet,

De werkgroep 'Aanpak overlast zwaar wegverkeer Kanaal Almelo – De Haandrik'

Namens Provincie Overijssel en de gemeenten Almelo, Hardenberg, Hellendoorn, Ommen en Twenterand.

Onderaan deze pagina bevindt zich een knop om verder te gaan.



Algemene vragen

1. Hoe vult u deze vragenlijst in?

- Ik vul de vragenlijst digitaal in
- Ik vul de vragenlijst in bij een fysieke bijeenkomst

2. Hoe bent u terecht gekomen bij deze vragenlijst?

- Ik heb een brief ontvangen
- Ik heb erover gelezen in een nieuwsbericht
- Ik heb de vragenlijst via de website gevonden
- Ik heb er over gehoord via anderen
- Ik ben op een andere manier bij deze vragenlijst gekomen

3. Wat is uw leeftijd?

4. Wat is uw postcode?

5. Ervaart u overlast van zwaar verkeer langs het kanaal?

- Ja
- Nee

6. Wat is voor u het grootste probleem?

- Trilling
- Geluid
- Verkeersveiligheid
- Anders

Namelijk:



Algemene vragen

1. Hoe vult u deze vragenlijst in?

- Ik vul de vragenlijst digitaal in
- Ik vul de vragenlijst in bij een fysieke bijeenkomst

2. Hoe bent u terecht gekomen bij deze vragenlijst?

- Ik heb een brief ontvangen
- Ik heb erover gelezen in een nieuwsbericht
- Ik heb de vragenlijst via de website gevonden
- Ik heb er over gehoord via anderen
- Ik ben op een andere manier bij deze vragenlijst gekomen

3. Wat is uw leeftijd?

4. Wat is uw postcode?

5. Ervaart u overlast van zwaar verkeer langs het kanaal?

- Ja

Inhoudelijke vragen

Provincie Overijssel en de gemeenten Almelo, Hardenberg, Hellendoorn, Ommen en Twenterand willen een goed beeld krijgen of en waar u overlast ervaart van zwaar wegverkeer op de wegen langs het Kanaal Almelo-De Haandrik. Op de kaart kunt u precies aangeven waar u overlast ervaart. Lees de uitleg over de vragen en de kaart.

Uitleg kaartvragen

Voor drie onderwerpen kunt u aangeven waar u overlast van zwaar wegverkeer ervaart. Klik op de gekleurde knop bij het onderwerp om de prikker te plaatsen. U kunt alleen een prikker plaatsen binnen het aangegeven gebied rondom het kanaal. U kunt per onderwerp meerdere prikkers plaatsen.

Trilling en geluid

Waar ervaart u trillingen en of geluid veroorzaakt door zwaar verkeer?

Plaatsen van prikker over trilling en geluid

Verkeersveiligheid

Waar ervaart u verkeersonveiligheid veroorzaakt door zwaar verkeer?

Plaatsen van prikker over verkeersveiligheid

Overig

Zijn er andere vormen van verkeersoverlast waarover u iets kwijt wil?

Plaatsen van overige prikker



Pop-up vragen voor: "Plaatsen van prikker over trilling en geluid"

Deze vragen gaan over de plek die u op de kaart heeft aangeklikt.

1. Hoe ernstig is de overlast, op de schaal van 0 tot 10

Voer een waarde in tussen 0 (Geen overlast) en 10 (Heel veel overlast)

2. Waar ervaart u de overlast? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Binnen in huis
- In de tuin
- Buiten op straat

3. Rond welk tijdstip is de overlast het meest aanwezig?

- Overdag
- Tijdens de spits
- In de avond
- In de nacht
- Altijd/meerdere van de aangegeven tijden

4. Waardoor wordt de overlast voornamelijk veroorzaakt?

- Landbouwverkeer
- Vrachtverkeer
- Zowel landbouwverkeer als vrachtverkeer
- Alle typen verkeer, ook personenauto's

4. Waardoor wordt de overlast voornamelijk veroorzaakt?

- Landbouwverkeer
- Vrachtverkeer
- Zowel landbouwverkeer als vrachtverkeer
- Alle typen verkeer, ook personenauto's

5. Wat denkt u dat de belangrijkste oorzaak van de overlast is?

- Oneffenheden in het wegdek (putdeksels etc.)
- Versleten / verouderde verharding
- Drempel of andere snelheidsremmende maatregel
- Gewicht van voertuigen
- Snelheid van voertuigen
- De hoeveelheid zware voertuigen
- Anders

Namelijk:

6. Wat is volgens u de beste oplossing? (optioneel)

- Minder zwaar verkeer
- Het wegdek verbeteren
- Beschermende voorzieningen aan huis of perceel
- Andere inrichting van de weg
- Anders

Namelijk:

Inhoudelijke vragen

Pop-up vragen voor: "Plaatsen van prikker over verkeersveiligheid"

Deze vragen gaan over de plek die u op de kaart heeft aangeklikt.

1. Hoe ernstig is de verkeersonveiligheid op de schaal van 0 tot 10?

Voer een waarde in tussen 0 (Geen onveiligheid) en 10 (Heel veel onveiligheid)

2. Is er een specifiek tijdstip waar de onveilige situatie het meest voorkomt?

- Overdag
- Tijdens de spits
- In de avond
- In de nacht
- Altijd/meerdere van de aangegeven tijden

3. Voor wie is deze plek onveilig? (meerdere antwoorden mogelijk)

- Voetgangers
- Fietzers
- Gemotoriseerd verkeer

4.a Waarom is deze plek voornamelijk onveilig?

- Er wordt te snel gereden
- Door onveilig verkeersgedrag
- Er is te veel verkeer op deze plek
- De inrichting van deze plek is onveilig

Met de inrichting bedoelen wij alles van de weg, inclusief fietspad, voetpad, berm en parkeren.

4.b Toelichting en verdieping van de onveiligheid (optioneel)

5.a Wat is volgens u de beste oplossing? (optioneel)

- Het verlagen van de snelheid
- Aanpakken onveilig verkeersgedrag (o.a. voorlichting of handhaving)
- Een veiligere inrichting
- Verlagen hoeveelheid verkeer

5.b Toelichting en verdieping van de oplossing (optioneel)

Pop-up vragen voor: "Plaatsen van overige prikker"

Deze vraag gaat over de plek die u op de kaart heeft aangeklikt.

1. Omschrijf de overlast

2. Op welke manier kan de overlast worden opgelost? (optioneel)

unt per onderwerp meerdere prikkers plaatsen.

Trilling en geluid

Waar ervaart u trillingen en of geluid veroorzaakt door zwaar verkeer?

Plaatsen van prikker over trilling en geluid

Verkeersveiligheid

Waar ervaart u verkeersonveiligheid veroorzaakt door zwaar verkeer?

Plaatsen van prikker over verkeersveiligheid

Overig

Zijn er andere vormen van verkeersoverlast waarover u iets kwijt wil?

Plaatsen van overige prikker



Afsluiting

Let op

Deze vragenlijst gaat over overlast veroorzaakt door zwaar verkeer langs het kanaal Almelo - De Haandrik. U heeft bij de vraag: 'Ervaart u overlast veroorzaakt door zwaar verkeer' nee ingevuld. Wilt u toch de vragenlijst verder invullen en locaties aangeven, klik dan op het pijltje naar links onder deze tekst. Als u de vragenlijst niet wilt invullen kunt u op het pijltje naar rechts drukken en algemene opmerkingen plaatsen.

Bovenstaande tekst verscheen wanneer mensen bij de eerste vraag 'nee' hebben geantwoord.

Afsluiting

Dit is het einde van de vragenlijst. Wilt u verder nog iets kwijt? U kunt deze vraag ook overslaan.

Wilt u op de hoogte blijven van de uitkomsten? Meld u dan aan voor de nieuwsbrief Kanaal Almelo-De Haandrik via [www.overijssel.nl/kanaal-adh](<https://www.overijssel.nl/kanaal-adh>) Op die website leest u ook meer over de aanpak overlast zwaar wegverkeer.

Bedankt voor het invullen van de enquête! Vergeet niet om op 'Klaar' te klikken.

Afsluiting

Dit is het einde van de vragenlijst. Wilt u verder nog iets kwijt?

U kunt deze vraag ook overslaan.

Wilt u op de hoogte blijven van de uitkomsten? Meld u dan aan voor de nieuwsbrief Kanaal Almelo-De Haandrik via

www.overijssel.nl/kanaal-adh

Op die website leest u ook meer over de aanpak overlast zwaar wegverkeer.

Bedankt voor het invullen van de enquête! Vergeet niet om op 'Klaar' te klikken.




5 / 5


KLAAR



BonoTraffics

 038 – 337 17 20

 info@bonotraffics.nl

 Berklaan 2
8262 BK KAMPEN



Kanaal Almelo - De Haandrik